This is a reproduction of a library book that was digitized by Google as part of an ongoing effort to preserve the information in books and make it universally accessible.

Google™ books

https://books.google.com

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

JAHRBUCH
1911/12

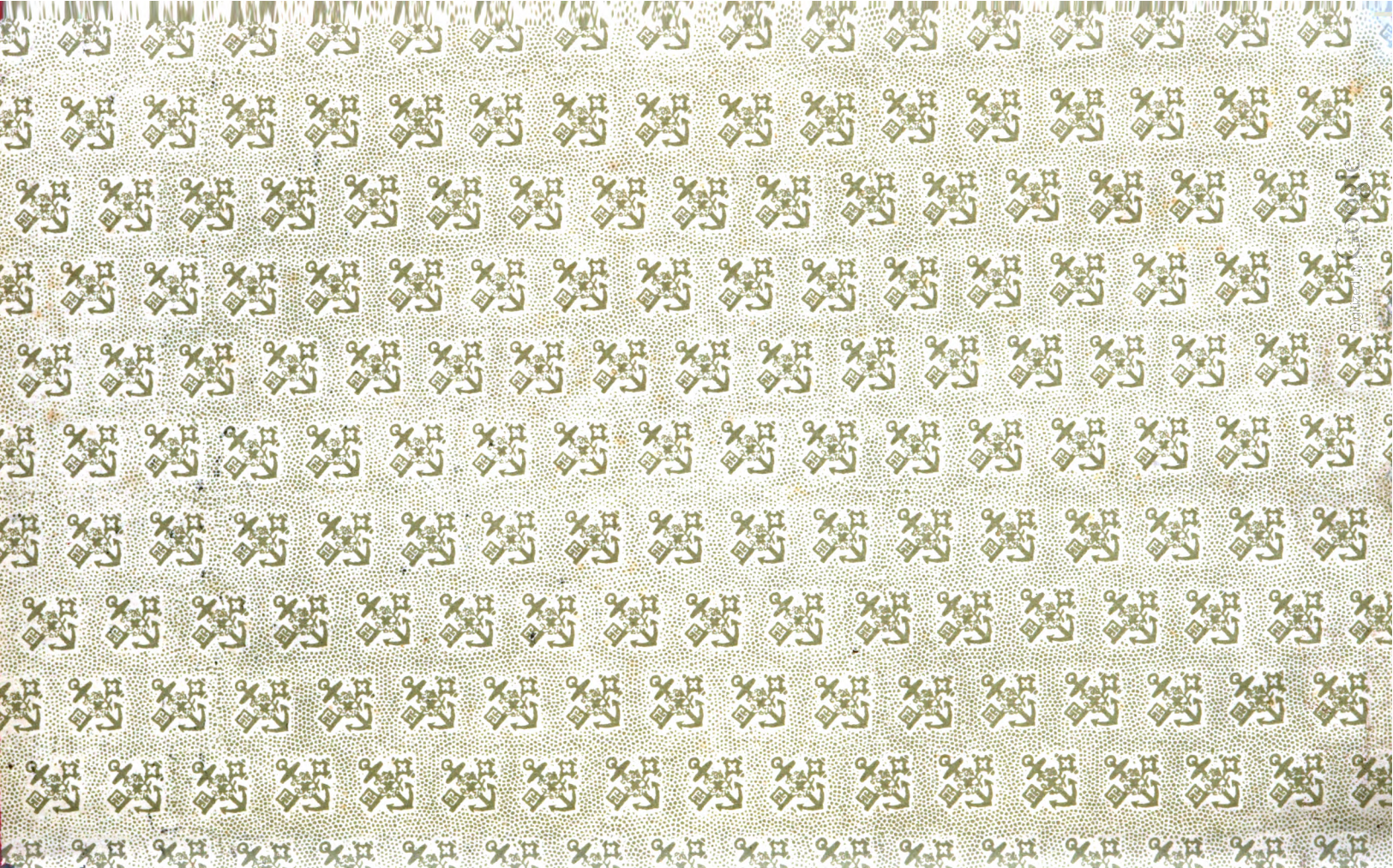
NORDDEUTSCHER LLOYD
BREMEN

Digitized by Google

HARVARD COLLEGE LIBRARY

FROM THE
George Schünemann Jackson
FUND
FOR THE PURCHASE OF BOOKS ON
SOCIAL WELFARE & MORAL PHILOSOPHY

GIVEN IN HONOR OF HIS PARENTS, THEIR SIMPLICITY
SINCERITY AND FEARLESSNESS



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

JAHRBUCH

des

NORDDEUTSCHEN LLOYD

1911/12

Herausgegeben im Auftrage
des Vorstandes von der Literarischen
Abteilung des Norddeutschen Lloyd.

Bremen 1912.
Welt-Reise-Verlag G. m. b. H. Berlin.
Druck von H. M. Hauschild, Bremen.

Digitized by Google

KFA 194 .S111/12

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. Jahrbuch.

A. Allgemeiner Teil.

Handelspolitische und verkehrspolitische Aufsätze.

	Seite
1. Der gegenwärtige Stand der Seeschiffahrts-subventionen	3
2. Gesetz betr. den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben	39
3. Denkschrift über die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Weser und auf der Aller	59
4. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Japan nebst zugehörigem Zollabkommen	69
5. Gesetz betr. die Handelsbeziehungen Deutschlands zum britischen Reiche	87
6. Gesetz betr. die Konsulatsgebühren und Schiffsmeldegesetz	93
7. Die internationalen Seerechtsverhandlungen in Brüssel und Paris	102
8. Gesetzentwurf über den Zusammenstoß von Schiffen und Bergung und Hilfeleistung in Seenot	115

Digitized by Google

Seite

9. Das Einheitskonnossement 128
10. Vom IV. Deutschen Seeschiffertag 136
11. Sicherheitsmaßnahmen für die überseeische Personenbeförderung 157
12. Der heutige Stand der drahtlosen Telegraphie 170
13. Unterwasserglocken-Schallsignale 195
14. Die Verdienste des Bürgermeisters Dr. Marcus um die Entwicklung der bremischen Schifffahrtsanlagen 201
15. Der Einfluß der Dürre im Sommer 1911 auf die Oberweserschiffahrt 207
16. Deutsche Postdampfschiffverbindungen nach überseeischen Ländern 211
17. Der Suezkanalverkehr 217

B. Spezieller Teil.

Der Norddeutsche Lloyd im 55. Jahre seines Bestehens (1911).

1. Personalien: Aufsichtsrat, Vorstand, Agentur und Technischer Betrieb in Bremerhaven, Inspektionen des Norddeutschen Lloyd im Auslande, Ladungsinspektionen 231
2. Veränderungen in der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd 238
3. Der Besuch des Kaisers beim Norddeutschen Lloyd 257
4. Das 25jährige Bestehen der Reichspostdampferlinien des Norddeutschen Lloyd 261
5. Der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1911 . . 268
6. Die Flotte des Norddeutschen Lloyd 281
7. Der technische Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven 290
8. Postzentrale des Norddeutschen Lloyd . . . 296
9. Die neuen Bahnhofsanlagen des Norddeutschen Lloyd in Bremen 300

Digitized by Google

Seite

10. Die Wohlfahrtskassen des Norddeutschen Lloyd 306
11. Der erste Massentransport von Automobilen über See 310
12. Weltkreditbriefe und Reiseschecks 313

C. Statistik.

1. Der Stand der Welthandelsflotte 317
2. Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1911 323
3. Die bremische Seehandelsflotte 336
4. Aus der Lloydstatistik 338
5. Fahrpläne für 1911 353

II. Handbuch des Norddeutschen Lloyd für das Jahr 1911/12.

Seite

Nordamerika-Dienst 373
Passagier-Beförderung 374
Fracht-Beförderung 380
Mittel- und Südamerika-Dienst 382
Passagier-Beförderung 383
Fracht-Beförderung 384
Reichspostdampfer-Linien:
Ostasiatische Linie 387
Passagier-Beförderung 388
Fracht-Beförderung 392
Orient-Küstenfahrt 399
Singapore-Neu-Guinea-Linie 400
Australische Linie 402
Passagier-Beförderung 402
Austral-Japan-Linie 409
Fracht-Beförderung 411

Digitized by Google

Seite

Austral-Frachtdampfer-Linie 418
Gotthard-Expreß, Lloyd- und
Riviera-Expreß 431
Mittelmeer-Linien 434
Reisen um die Welt 437
Vergnügungsfahrten 445
Nordseebäder-Verkehr 451
Vertretungen des Norddeutschen Lloyd . 458

Digitized by Google

I.

Jahrbuch.

A.

Allgemeiner Teil.

Handelspolitische und verkehrspolitische Aufsätze.

Digitized by Google

Digitized by Google

DER GEGENWÄRTIGE STAND DER SEESCHIFFAHRTSSUBVENTIONEN.

Wohl in allen Seeschiffahrt treibenden Staaten besteht das gleiche Streben nach möglichst weitgehender Unabhängigkeit von der Schiffahrt fremder Völker. Politische und Handelsinteressen decken sich hier vollständig, da die kommerzielle Eroberung eines Landes der politischen als gleichwertig anzusehen ist. Die Unabhängigkeit ist in den Staaten um so notwendiger, deren Existenzbedingungen auf Seezufuhr beruhen. Die Regierungen haben die unabweisbare Pflicht, dafür zu sorgen, daß in weitestgehender Weise die Wirtschaftsinteressen ihrer Bürger nicht nur momentan, sondern in allererster Linie auch für die weitere Zukunft sichergestellt werden. Bei dem allgemeinen Drängen aufs Meer muß ein Staat, der die Möglichkeit hat, eine eigene Schiffahrt zu gründen oder eigene Schiffsverbindungen zu erhalten, durch Förderung und Stärkung dieses wichtigsten Lebensnervs und durch Unterdrückung eindringender Schädlinge seine Unabhängigkeit zu erreichen oder zu behaupten versuchen. Selbstverständlich ist es, daß bei den Zuwendungen, die staatlicherseits an Private gemacht werden sollen, nur das Allgemeinwohl ins Auge gefaßt werden darf.

Die Tatsache, daß die Schiffahrtssubventionen in weitesten Kreisen so großes Interesse finden, erklärt sich aus folgenden Gründen:

Erstens ist das Gedeihen der Seeschiffahrt für fast alle Staaten von vitaler Bedeutung.

Digitized by Google

Zweitens sind Form und Anwendung der Subventionen je nach Eigenart der Länder außerordentlich verschieden.

Drittens hat der Erfolg der bis jetzt gezahlten Subsidien nicht überall die an sie geknüpften Erwartungen erfüllt, woraus sich

Viertens ergiebt, daß die Konsequenzen, die die einzelnen Länder aus ihren Erfahrungen ziehen, so weit auseinander gehen.

Bevor diese eigentlichen Hauptpunkte Gegenstand der Erörterung werden können, erscheinen einige Bemerkungen über das Wesen der Subventionen am Platze.

Staatliche Subventionen sind materielle Unterstützungen, die im Interesse eines höheren volkswirtschaftlichen Zieles an private Unternehmungen gezahlt werden, die an sich keine hinreichende Rentabilität erzielen, bezw. — falls diese Unternehmungen erst gegründet werden sollen — nicht erreichen werden.

Wenden wir uns der Form und Anwendung der Subventionen zu, so erscheint es notwendig, den statistischen Zahlenangaben einige erläuternde Worte voranzuschicken. Man hat sich daran gewöhnt, mit dem Wort »Subvention« die verschiedensten Begriffe zu verbinden, sogar Begriffe, die eigentlich einer den andern ausschließen. Die Umschreibungen im Englischen, subsidies, bounties, oder im Französischen, primes, bedeuten im Grunde genommen alle dasselbe. Bei Betrachtung der subventionierenden Staaten muß man sich daher immer klarmachen, ob es sich um eine Unterstützung oder um ein Entgelt für geleistete Dienste handelt. Obwohl es noch später zum Ausdruck gebracht werden wird, so sei bereits an dieser Stelle betont, daß das Deutsche Reich die einzige Regierung ist, welche lediglich geleistete Sonderdienste vergütet und sich dabei für Nichtbefolgung der Vorschriften durch den Kontrahenten noch das Recht, schwere Strafen aufzuerlegen, vorbehält. Die Form und die Anwendung

Digitized by Google

der Vergütungen richten sich stets nach den obwaltenden Verhältnissen. Sie werden entweder in fördernden oder prohibitiven Maßregeln bestehen.

Für den Fall, daß eine Seeschiffahrt noch nicht existiert, die Natur aber die Bedingungen zur Seeschiffahrt bietet, kommt es zunächst für den Staat darauf an, gleichgültig auf welche Weise, die Schiffahrt — und sei es auch ausländische — heranzuziehen. Es könnte auf den ersten Anblick als krasser Widerspruch erscheinen, wollte man die eigene Schiffahrt durch Heranziehung des Auslandes fördern. Dem ist aber nicht so, denn zur Ausübung des Schiffahrtsgewerbes gehört eine weitgehende Erfahrung, die nicht von heute auf morgen erworben werden kann, sondern mit äußerster Rührigkeit unter Beobachtung der Maßnahmen in der Schiffahrt erfahrener Völker gesammelt werden muß. So haben z. B. Ägypten, Argentinien, Belgien, Bulgarien, Chile, Mexiko und Montenegro ausländische Reedereien zur Übernahme ihres Seeverkehrs herangezogen. Die kleineren südamerikanischen Staaten sind vielleicht bei der Bevorzugung ausländischer Linien nicht immer ganz einwandfrei zu Werke gegangen, indessen können jene Dinge nicht zum Gegenstand dieser Betrachtung gemacht werden. Leider ist es bei diesen Staaten nicht immer möglich, alle nötigen Unterlagen zu erhalten, es kann daher eine vollständige Zusammenstellung nur annähernd erreicht werden.

Das zuerst genannte Ägypten zahlt verschiedenen englischen Gesellschaften in 15jährigem Kontrakt den Jahresbeitrag von 6000 £ zur Aufrechterhaltung der Postverbindung zwischen Konstantinopel und Alexandrien. Es hat ferner einen Erweiterungskontrakt für eine wöchentliche Verbindung mit Suakim unter einer Subvention von 5000 £ abgeschlossen. Die ganz kürzlich in der Presse vielerwähnten Abmachungen eines Kontraktes mit den »Messageries Maritimes« für einen direkten Post- und Passagierverkehr nach und von Marseille sind als gescheitert anzusehen.

Digitized by Google

Argentinien steht noch immer in Verhandlungen mit Unternehmern, die unter argentinischer Flagge einen Verkehr mit schnellen Dampfern nach Europa aufnehmen sollen. Es ist eine monatliche Subvention von $ 25000 in Aussicht genommen; Abschlüsse sind indessen bisher noch nicht bekannt geworden.

Belgien. Die Anstrengungen, die dieses Land macht, um eine seinem ungeheuren Export annähernd entsprechende eigene Handelsmarine zu erziehen, sind sehr bemerkenswert. Das Verdienst, die allgemeine Aufmerksamkeit den Schiffahrtsinteressen nähergebracht zu haben, gebührt dem verstorbenen König Leopold II. Seiner Anregung ist es zu danken, daß die Gesellschaft »Ocean« 2 Millionen Frs., die Compagnie Royale Belgo-Argentine ebenfalls 2 Millionen Frs. und die Compagnie Nationale Belge de Transports Maritimes 1 Million Frs. zu sehr vorteilhaften Bedingungen als Darlehn erhielten. Ferner wurde auf sein Betreiben unter dem Namen Association Maritime Belge ein belgischer Schulschiffverein zur Erziehung von Offizieren der Handelsmarine begründet. Zum Bau des Schulschiffes gewährte die Regierung eine einmalige Unterstützung von 500000 Frs. und zahlt jährlich zum Unterhalt 200000 Frs. Subvention.

Aus verkehrspolitischen Gründen gewährt der belgische Staat im Interesse Antwerpens auch einigen ausländischen Gesellschaften gewisse Erleichterungen.

Die kürzlich genehmigten Hafenerweiterungen Antwerpens sichern der Stadt auch in der ferneren Zukunft den ihr gebührenden Platz unter den Handelsstädten der Erde.

Antwerpen wird sich voraussichtlich infolge der erwähnten Subventionen gegenüber dem rasch aufblühenden Rotterdam halten können, dagegen lassen die Fortschritte des Verkehrs in Ostende und Gent zu wünschen übrig. An Erfolgen belgischer Kapitalisten in Seeschiffahrtsunternehmungen sind zu nennen: die

Digitized by Google

Stellung der Red Star Line unter belgische Flagge und die Erwerbung von 60 % der früher zum Elder-Dempster-Konzern gehörigen Congo Line. Auch diese Linie führt jetzt die belgische Flagge und bildet einen würdigen Anfang im weiteren Ausbau der Flotte.

Bulgarien. Die französische Firma Fraissinet & Co. in Marseille hat mit Bulgarien einen Vertrag abgeschlossen, nach dem sie für einen regelmäßigen Dienst Burgas—Varna—Marseille eine Subvention von 2 Frs. Gold pro Brutto-Tonne erhält. Die Dampfer müssen mindestens 1000 tons brutto messen. Die eigene Linie, die sogen. Bulgarische Handelsdampfschiffahrtsgesellschaft, steht in sehr engen Beziehungen zur Regierung. Letztere garantiert eine jährliche Dividende von 9 %, gleich 132 192 Frs. auf das Aktienkapital.

Montenegro hat Verträge mit dem »Österreichischen Lloyd«, der italienischen Gesellschaft »Puglia« und mit der österreichischen »Società Ragusca« dahin gehend, daß die Hafengebühren teilweise ersetzt werden. Der Handel liegt daher in Händen der genannten Firmen.

Portugal hat in sehr anerkennenswerter Weise viele Versuche zur Hebung seines Handels unter eigener Flagge unternommen; ihnen ist es zu danken, daß der Dienst nach Mozambique und anderen afrikanischen Kolonien der nationalen Handelsmarine vorbehalten ist und z. Z. durch die »Empresa Nacional de Navegacão a Vapor para Africa Portugesa« bei einer jährlichen Subvention von ca. 200000 Mk. ausgeführt wird. Dagegen ist für den Dienst nach Nord-Amerika über die Azoren ein für 3 Jahre bis 1915 gültiger Vertrag kürzlich unterzeichnet, nach dem der »Cyprien Fabre Cie.« in Marseille pro Reise eine Subvention von 500 £ gewährt wird. Die Dampfer müssen 6000 tons groß sein und im Passagierverkehr bestimmte Forderungen erfüllen. Sämtliche anderen fremden Postdampferlinien

Digitized by Google

genießen für ihre Leistungen gewisse Erleichterungen in der Form ermäßigter Hafengebühren usw.

Von den zentral- und südamerikanischen Staaten seien Chile und Mexiko erwähnt, da sie den maßgebendsten Platz in Schiffahrtssachen einnehmen und auch als die einzigen Länder bezeichnet werden können, über die leidlich zuverlässige Angaben erhältlich sind.

Obwohl Chile seit geraumer Zeit sein Hauptaugenmerk darauf richtet, den Handel seiner eigenen Flagge zuzuwenden, so ist dennoch vor kurzer Zeit ein Vertrag zwischen ihm und Italien zustande gekommen, demzufolge eine italienische Linie einen direkten Postdampferdienst nach Chile einrichten und eine von beiden Vertragschließenden zu zahlende Subvention von je 500 000 Lire erhalten soll. Der Vertrag, dessen Genehmigung durch das Parlament in Kürze erwartet wird, läuft bis 1917.

Ferner erhält seit dem Jahre 1910 die »British Pacific Steam Navigation Company« den Betrag von 60 000 Mk. für Postbeförderung nach Panama und die im Küstendienst beschäftigte »Chilean Compañia Sud-Americana« ca. 200 000 Mk. für allgemeine Unkosten. Im ganzen sollen im Jahre 1910 an Seepostvergütungen und ähnlichem 1 000 000 Mk. vergütet worden sein. Die definitive Subventionsregelung steht für Chile indessen erst bei Eröffnung des Panamakanals bevor.

Dasselbe gilt auch für Mexiko. Gerade jetzt, im Zustande seiner inneren Verworrenheit, ist eine klare Darstellung von bleibender Gültigkeit nicht zu erzielen. Es wurden in den letzten Jahren an Subsidien bezahlt bis 1911 inkl. für Verbindung mit Kanada $ 50 000 an Elder Dempster im Atlantic- und $ 25 000 an T. H. Worsnop im Pacific-Handel, während den beteiligten japanischen Reedereien eine Totalsumme von ca. $ 50 000 zur Verfügung gestellt wurde.

Nachstehende Zusammenstellung gewährt eine Übersicht der erwähnten Ausführungen.

Digitized by Google

Zusammenstellung.

Land	In Kontrakt mit	Leistung	Subvention	Bemerkung
Ägypten	Engl. Linien	Postbeförderung Konstantinopel-Alexandrien	£ 6000	Dauer des Kontrakts 15 Jahre
do.	do.	Postbeförderung Suez-Suakim	£ 5000	do.
Argentinien	In Verhandl. mit engl. Linien	Postbeförderung	$ 25000	noch nicht entschieden
Belgien	In Kontrakt mit Nordd. Lloyd	Anlaufen Antwerpen	Frs. 80000	Reichspostdampfer
do.	Deutsch-Austral. Dampfsch.-Ges.	do.	Frs. 1500 pr. Reise	mindestens 6, höchst. 13 Reisen
do.	Dänische Forende Dampskibs-Selsk.	do.	Ersetzung von Quai- und Lotsengebühren	
Bulgarien	Franz. Fraissinet & Co.	Feste Linie Burgas-Varna-Marseille	2 Frs. Gold pr. Brtt.-Ton	Dampfer von mindestens 1000 tons
Montenegro	Österr. Lloyd	Anlaufen montenegr. Häfen	Befreiung von allen Abgaben	
do.	Ital. »Società Puglia«	do.	do.	
Portugal	Franz. »Cyprien Fabre Co.«	Linie Lissabon-Azoren-NewYork	£ 500 pr. Reise	12 Reisen pr. anno Kontrakt bis 1915
Chile	Italien-Linie	Feste Linie Genua-Valparaiso	500 000 Lire per annum	Abschluß bevorstehend
do.	British Pacific Steam Navig. Co.	Linie Panama-Valparaiso	60 000 Mk. per annum	
Mexiko	Elder Dempster	Linie Kanada	$ 75000 per annum	Elder Dempster im Atlantic
do.	T. H. Worsnop	Linie Mexiko		T. H. Worsnop im Pacific
do.	ToyoKisenKaisha	Japan-Mexiko	$ 50000 per annum	bis 1915

An zweiter Stelle seien diejenigen schiffahrttreibenden Nationen genannt, die ihre nationalen Reedereien subventionieren, um sie erfolgreich neben den großen Linien fremder Staaten bestehen zu sehen. Zu ihnen gehören Frankreich, Italien, Spanien, Österreich-Ungarn, Japan, die Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland. Die erwähnten Staaten zahlen:

Digitized by Google

a) Allgemeine Bauprämien an alle am Schiffbau beteiligten Werke,
b) Fahrtprämien an die gesamte Seeschiffahrt,
c) Subventionen an bestimmte reguläre Linien zur Aufrechterhaltung eines Postdienstes nach bestimmten, gesetzlich festgelegten Vorschriften.

In Frankreich ist das Subventions- und Prämienwesen am Schiffahrtsbetriebe bereits historisch und datiert zurück bis in die letzten Jahre des 18. Jahrhunderts. Das im Vergleich zur wirtschaftlichen Entwickelung Frankreichs viel zu langsame Anwachsen der Handelsflotte hat die gesetzgebenden Körperschaften Frankreichs dauernd beschäftigt. Unterstützungen an Werften in Gestalt von Bauprämien und an Reedereien gezahlte Schiffahrtssubventionen wechseln miteinander ab. Man kann behaupten, daß die Subventionsfrage zwischen Werften und Reedereien ein stetes Kampfobjekt um ganz einseitige Privatinteressen bildet. Während die einen ihre Preise bis an die Grenzen der Möglichkeit hochschrauben, leisten die andern nur das unbedingt Notwendige. Beide haben nur den einen Wunsch gemeinsam, d. i. den gesetzgebenden Körperschaften unumstößlich die Notwendigkeit der Staatshilfe nachzuweisen. Die jetzigen Subventionen regeln sich nach dem Gesetz von 1906, einer Erweiterung des Gesetzes von 1902. Es setzt folgendes fest:

a) Bauprämien:

145	Frs.	für	stählerne	Dampfer	über	150	tons brutto,
95	„	„	„	Segler	„	150	„ „
40	„	„	hölzerne	Dampfer	„	150	„ „
30	„	„	„	Segler	„	150	„ „

Anmerkung: Diese Sätze sollen bis zum Jahre 1916 systematisch derart herabgesetzt werden, daß der jetzige Betrag von 145 Frs. auf 100 Frs. bezw. von 95 auf 65 Frs. ermäßigt wird, für hölzerne Schiffe in entsprechender Weise.

27.50 Frs. pro 100 kg neue Maschinen, ein Betrag, der um 0.75 Frs. jährlich, d. h. auf 20 Frs. nach 10 Jahren vermindert wird.

Digitized by Google

Doch sind diese Bauprämien nur für 50000 tons Dampferräumte pro Jahr und 15000 tons Seglerräumte pro Jahr festgesetzt. Dauer des Gesetzes 12 Jahre.

b) Unterstützungskosten und Ausrüstungsgelder:

Dampfer bis 3000 tons . . .	4 cts.	pro Ton netto und 1000 durchlaufene Seemeilen.
„ „ 3—6000 tons . .	3 „	
„ über 6000 tons . . .	2 „	

Zur Erlangung dieser Prämie ist es notwendig, einen bestimmten täglichen Durchschnitt von durchlaufenen Meilen nachzuweisen, außerdem muß ein Drittel der Gesamtreise mit einer Ladung zurückgelegt sein, die nicht weniger als ein Drittel des Nettoraumgehalts ausmachen darf. Dauer dieser Prämie ebenfalls 12 Jahre.

Zu diesen allgemeinen Prämien treten noch zirka 30000000 Frs. pro anno an Postdampfersubventionen auf verschiedenen Linien hinzu.

Es sei zunächst eine Gesamtübersicht über die Ausgaben des Staates im Jahre 1908 gegeben:

für Schiffbauprämien . . .	10400000 Frs.
„ allgemeine Schiffahrt .	31500000 „
„ Postsubventionen. . .	26000000 „
Total	67900000 Frs.

Im Vordergrunde des Interesses stand der für das Jahr 1911 zu erneuernde Postkontrakt mit der »Compagnie des Messageries Maritimes«. Da der Kontrakt mit Bezug auf den argentinischen Dienst nicht zur Zufriedenheit mit den Messageries Maritimes abgeschlossen werden konnte, wurde für diese Linie das Angebot der »Société d'études de navigation« angenommen. Der im Juli 1911 geschlossene Vertrag, der 25 Jahre Gültigkeit haben soll, also bis 1937 läuft, bestimmt kurz folgendes:

Die Messageries Maritimes erhalten für den Postdienst im Mittelmeer, nach China-Japan, nach Australien und nach dem Indischen Ozean eine feste Subvention von 12.75 Millionen Frs., der eine Suezkanal-Ent-

Digitized by Google

schädigung von 3.25 Millionen Frs. beigefügt werden darf. Im ganzen also ca. 16 Millionen Frs., während die Société d'études de navigation für den Dienst nach Argentinien eine Subvention von 3754000 Frs. im Normalansatz erhalten soll. Das Korrektiv für die beiden Subventionen soll die Teilung der Reingewinne bleiben. Eine strenge staatliche Überwachung auf allen Gebieten ist vorgesehen.

Für Neubauten ist ein fester Plan aufgestellt. Hierdurch wird in gewissen Grenzen eine gleichmäßige Beschäftigung der Werften sichergestellt.

Das Durchschnittsalter der Flotte der Messageries Maritimes soll bis 1930 höchstens 12 Jahre und weniger als 15 Jahre bis 1937, für die Société d'études höchstens 12 Jahre betragen.

Von einer staatlichen Zinsgarantie des Aktienkapitals ist im Interesse der übrigen Reedereien abgesehen worden. Im Mittel werden sich demnach die französischen Postsubventionen ungefähr wie folgt stellen:

Messageries Maritimes	ca. 14	Mill.	Frs.
Compagnie Générale Transatlantique	„ 10.8	„	„
Société d'études de navigation . .	„ 3.7	„	„
Chargeurs Réunis	„ 0.2	„	„
Navigation mixte . . . . . Transports maritimes	„ 0.3	„	„
Fraissinet & Co.	„ 0.57	„	„
Nordbahn für den Verkehr mit England	„ 0.43	„	„
	Sa. 30	Mill.	Frs.

Wenn auch infolge sukzessiver Abnahme der Prämien der ungeheure Betrag von ca. 68 Millionen Frs. nicht so bald wieder erreicht werden wird, so dürfte doch ein Jahresmittel von alles in allem 60 Millionen mit Sicherheit als Höchstbetrag anzunehmen sein. Überhaupt scheint sich zurzeit in Frankreich eine gewisse

Digitized by Google

Neigung zur Herabsetzung der Prämien für Schiffbau, eingebaute Maschinen und Schnelligkeit geltend zu machen. Zur näheren Beleuchtung der Schiffbauprämien möge der neueste im März 1912 in Dienst gestellte Dampfer der Compagnie Générale Transatlantique »La France« dienen. Bei Zugrundelegung von 145 Frs. für die Brutto-Registertonne hätte der Staat von den angeblich aufgewandten 30 Millionen Frs. zunächst einmal ca. 3 Millionen für den Bau des Dampfers sowohl wie auch für die eingebauten Maschinen übernehmen müssen. Nach Meldungen französischer Blätter soll indessen die Schiffbauentschädigung den Betrag von nur 1 700 000 Francs erreichen, wozu allerdings noch die Entschädigung von 27.50 Frs. pro 100 kg eingebauter Maschinen hinzuzufügen wäre. Auch die Schnelligkeitsprämie ist ganz kürzlich einer Herabsetzung unterworfen worden. Danach wird die Compagnie Générale Transatlantique für das Jahr 1912 statt 1 680 000 Frs., wie zu erwarten stand, nur 850 000 Frs. beziehen. Immerhin erhielt die Compagnie Générale Transatlantique laut Konsulatsbericht aus Le Havre allein aus dem Gesetze vom 19. April 1906 bisher an Prämien für Schiffbau und eingebaute Maschinen die runde Summe von 15 bis 20 Millionen Frs. Durch diese staatlichen Zuwendungen ist damit ein ganz ungesundes Verhältnis von Subvention zur National-Tonnage geschaffen, es stellt sich auf über 28 Mk. pro Brutto-Tonne.

Wesentlich anders stellen sich die Subventionsverhältnisse der Schiffahrt Italiens. Es muß bei den ungeheuerlich scheinenden Ausgaben von 21 610 000.00 Lire für die Jahresetats vom Jahre 1913 ab betont werden, daß ein großer Teil der italienischen Post auf dem Wasserwege gehen muß, da im ganzen Lande nur ca. 12 000 englische Meilen Eisenbahn vorhanden sind, und daß durch das völlige Fehlen von Kohlen die Transportkosten sich in Italien wesentlich höher stellen als in vielen anderen Ländern. Dennoch verdient die gewaltige Summe ernsthafte Betrachtung, da sich die

Digitized by Google

staatliche Unterstützung auf die Dauer von zehn Jahren in diesen Grenzen halten wird.

Die Unterstützungen setzen sich zusammen aus: a) Postsubventionen und Subventionen für die Aufrechterhaltung fester Linien im Bereiche der italienischen Handelsinteressen als auch b) Prämien für die freie Handelsschiffahrt und c) Schiffbauprämien.

a) Der Betrag für Postsubventionen und Subventionen für die Aufrechterhaltung fester Linien im Bereiche der italienischen Handelsinteressen beziffert sich auf rund 16000000 Lire gegen rund 13500000 Lire der Vorjahre. Die Erhöhung des Zuschusses ist damit begründet, daß die Neuerwerbungen Italiens im Mittelmeer große Erweiterungen ihres Schiffsliniennetzes erfordern werden, um allen Interessen gerecht werden zu können. Die Reedereien, welche den Dienst betreiben werden, sind noch nicht bekannt, vielmehr wird die Zuerkennung der Linien durch Wettbewerb entschieden werden. Die Bewerber müssen Italiener oder italienische Gesellschaften sein, deren Aktien auf Namen lauten und nur an Italiener abtretbar sind. Die Schiffe dürfen nicht älter als 20 Jahre sein, die neuen Schiffe sind in Italien zu bauen.

Der Vereinfachung des Wettbewerbes um die zahlreichen Linien wegen sind dieselben in vier Gruppen eingeteilt, welche getrennt vergeben werden sollen.

Gruppe A (nordtyrrhenische Linien) umfaßt die Linien der Ligurischen Küste und darüber hinaus nach Suez, Massaua, Arabien, Suakim, Aden, Mombassa, Bombay, ferner nach Triest, Konstantinopel, Smyrna, Odessa usw. Die Subvention beträgt 6123000 Lire.

Zu Gruppe B (südtyrrhenische Linien) gehören die Linien von Neapel nach Sizilien, Tunis, Tripolis, Sardinien, Genua, und von Palermo nach Tunis, Tripolis, Derna, Tobruk, Brindisi, Bengasi. Die Subvention beträgt 4110000 Lire.

Digitized by Google

Zu Gruppe C (adriatische Linien) gehören die Linien von Venedig nach Triest, Dalmatien, Durazzo, Ancona, Korfu, Patras, Piräus, Saloniki, Konstantinopel, Smyrna, Varna, Trebisonde und Batum. Die Subvention beträgt 3200000 Lire.

Schließlich gehören zu Gruppe D die beiden Linien Brindisi—Alexandrien und Neapel—Syrakus—Alexandrien mit einer Subvention von 2500000 Lire.

b) Die Prämien für die freie Handelsschiffahrt sollen sich auf 5610000 Lire belaufen. Durch sie werden diejenigen Linien unterstützt, welche einen Verkehr zwischen Italien einerseits und Ostindien, Ostasien, Australien, Zentralamerika, Kanada, Westafrika, Chile und Nordeuropa (namentlich Kohlen von England) aufrecht erhalten.

Das für 15 Jahre gültige italienische Schiffbaugesetz sieht folgende Bestimmungen vor; die Angaben beziehen sich auf Brutto-Registertons:

1. für eiserne und stählerne Kauffahrteischiffe bezw. Bagger, Schlepper in den ersten 5 Jahren ab 1. Juli 1911 55 Lire, bis zum 10. Jahre 50 Lire, bis zum 15. Jahre 45 Lire;
2. für hölzerne Segelschiffe 10 Lire. An Konstruktionsprämien für Schiffsmaschinen, Kessel, Hilfsmaschinen italienischer Herkunft
   a) für Dampfmaschinen auf Dampfern pro HP. 15 Lire;
   b) für Turbinen pro HP. 17 Lire;
   c) für Dampfkessel mit Zubehör pro Quintal 12 Lire;
   d) für sonstige Hilfsmaschinen 13.50 Lire;
   e) für Motoren pro HP. 27 Lire.

Ferner werden Prämien gezahlt für Schiffsreparaturen auf italienischen Werften und teilweise Rückvergütung des Zolls auf eingeführtes Schiffbaumaterial gewährt.

Digitized by Google

Besonders erleichternde Vorschriften sind erlassen beim Bau von Schiffen für fremde Rechnung, indem vollständige Zollfreiheit aller benötigten Materialien zugesichert ist. Die Annahme eines Jahresmittels von rund 3,5 Millionen Lire für die vergangenen Jahre dürfte zutreffend sein.

Bei den Schiffahrtsprämien ist noch zu bemerken, daß die Höhe der Zuschüsse abhängig gemacht wird von den Zonen, in denen die resp. Schiffe verkehren. Es sind vorgesehen: 80 Cent. per Brutto-Ton für Schiffe außerhalb Suez, Gibraltar, im Schwarzen Meer und auf der Donau; 50 Cent. für das übrige Mittelmeer. Diese Prämien nehmen mit dem Alter der Schiffe nach festgesetzten Perioden ab. Bei Schiffsgeschwindigkeiten über 16 Seemeilen können die Schiffahrtsprämien eine Erhöhung von 50% erhalten.

Es ist anzunehmen, daß auch unter dem neuen Gesetz der Regierung das Recht zusteht, die bei besonders lebhaftem Verkehr durch den Suezkanal sehr fühlbaren Kanalabgaben ganz oder teilweise zu vergüten.

Trotz dieses neuen Gesetzes regeln sich die Schiffahrtsfragen für das ganze Etatsjahr 1912 noch nach dem bisherigen Gesetz. Danach stellt sich die Verwendung des Totalbetrages von 23 000 000 Lire für Post, Schiffahrtsprämien und Schiffbau wie folgt:

300 000 Lire für Subventionierung derjenigen italienischen Dampfer, welche Kohlen für Staatsbahnen und Kriegsmarine fahren.

6 200 000 Lire für Schiffbau und Schiffahrtsvergütungen (hiervon werden allein durch Schiffahrtsprämien 3 150 000 Lire in Anspruch genommen).

500 000 Lire bleiben für eine neue Linie Genua—Chile bereitgestellt.

2 660 000 Lire für die sogenannte freie Schiffahrt.

13 585 000 Lire für die eigentlichen Postsubventionen, die an 11 verschiedene Interessenten gezahlt werden.

Digitized by Google

Gesellschaft	Summe	Linie
1. Società Nazionale di Servizi Marittimi	9200000 Lire	Sardinien, Sizilien, Tunis, Tripolis, Ägypten, Levante, Rotes Meer, Zanzibar, China, Indien.
2. Società »Puglia« .	1250000 „	Adriatisches Meer.
3. Società Veneziana di Navigazione a vapore	1000000 „	Venedig—Kalkutta.
4. Veloce	500000 „	Genua—Zentral-Amerika.
5. Società Siciliana .	385000 „	Spanische Inseln.
6. Allodi Livorno . .	400000 „	Toskanischer Dienst
7. La Sicania . . .	305000 „	Pantelleria u. and. Inseln.
8. Compagnia Napolitana	220000 „	Inseln bei Neapel.
9. Banco di Roma . .	195000 „	Tripolis—Ägypten.
10. Neederland(Holland)	70000 „	Post nach Batavia.
11. Successori di Sansone Forli di Ravenna	60000 „	Ravenna, Fiume, Triest.

Bedeutende Anstrengungen, um eine seiner ruhmreichen Vergangenheit entsprechende Stellung im Welthandel wieder zurückzugewinnen, macht Spanien.

Die der Schiffahrt gewährten Unterstützungen bestehen in:

a) Bauprämien,

b) Meilengeldern,

c) Rückvergütung der Hafenabgaben,

d) vorteilhaften Eisenbahntarifen,

e) Fahrtsubventionen an reguläre Linien.

Nach dem sehr protektionistischen Gesetz vom Juni 1909, das bis zum Jahre 1919 Gültigkeit behalten soll, waren anfänglich extreme Unterstützungen für die eigene und sehr schädigende Maßregeln gegen die fremde Schiffahrt vorgesehen. Nach eingehenden Beratungen dürften mehrere Artikel wohl etwas gemäßigter abgefaßt werden. Danach werden gezahlt:

Digitized by Google

a) Bauprämien.

1. für stähl. Passagierdampfer bis 185 Peseta per ton br.*
2. für stähl. Frachtdampfer bis 160 „ „ „ „
3. für hölzerne Segelschiffe bis 80 „ „ „ „

b) Meilengelder** sind festgesetzt je nach der Art des Dampfers und der innegehaltenen Route auf 16 bis 40 Pfg. per 1000 Seemeilen und Brutto-Ton.

c) Rückvergütung der Hafenabgaben, Ermäßigung der Konsulatsgebühren, freie Gesundheitsatteste usw. Aufhebung der Seetransportsteuer auf spanischen Dampfern und zwischen spanischen Häfen.

d) Sehr billige Eisenbahntarife und Ausfuhrprämien von 0.30 Peseta per Tonne Kohlen.

e) Die Fahrtsubventionen müssen eingeteilt werden in solche für Postlinien und in allgemeine Dampfersubventionen.

Die allein maßgebende Postlinie ist die Compañia Transatlántica; sie allein erhält für die Durchführung eines regulären Dienstes nach

Bestimmungsland	Abfahrten	Geschwindigkeit Knoten	Dampfergröße tons
Philippinen	4-wöchentl.	12½	4500
Argentinien	monatlich	15	7.5—9000
Zentralamerika	do.	13	6—9000
Kuba und Mexiko . . .	do.	15	7.5—9000
New York, Kuba, Mexiko .	do.	13	6—9000
Fernando Po	do.	12	2—4000

* Bei den oben angegebenen Sätzen ist im Gesetz betont, daß auf alle eingeführten Materialien der übliche Einfuhrzoll zu entrichten ist und daß beim Verkauf der Schiffe innerhalb zwei Jahren nach Fertigstellung ganz bestimmte Beträge der Regierung zurückerstattet werden müssen.

** Das Schiff tritt nur dann in Genuß der Meilengelder, wenn ganz bestimmte Vorschriften über Klassifikation, Ausrüstung, Mitnahme von spanischen Zöglingen, Post und Beamten erfüllt sind, und wenn das Schiff 50 % seiner Ladungsräume ausnutzt.

Alle Prämien werden nur dann in ihrer vollen Höhe gezahlt, wenn der im Budget vorgesehene Etat von 4 900 000 Peseta nicht überschritten wird. Andernfalls ermäßigen sich die Subventionen sinngemäß.

Digitized by Google

die Totalsumme von 9627909 Peseta; ferner sind 1943000 Peseta für eine Postverbindung nach den Kanarischen Inseln, den Balearen und den spanischen Besitzungen in Afrika bereitgestellt.

An Meilengeldern sollen im ganzen an verschiedene Linien zum Adriatischen und Schwarzen Meer, nach Havana, Mexiko, Brasilien und Argentinien 2000000 Peseta gezahlt werden. — Für Schiffahrtsprämien sind 2900000 Peseta bereitgestellt.

Für eine noch zu gründende Linie von Frachtdampfern nach New York sind für 12 Reisen 950000 Peset., für eine solche nach Argentinien bei 24 Reisen 675000 Peset. ausgeworfen.

Sämtliche Schiffe, die von einem ausländischen Hafen Europas bezw. einem asiatischen oder afrikanischen Mittelmeerhafen kommen, haben im ersten Hafen, in dem sie Passagier- oder Warengeschäfte vornehmen, eine Abgabe von 0.75 Peseta pro Netto-Registerton zu entrichten.

Geht das Geschäft nicht über 50% des Netto-Raumgehalts hinaus, so ermäßigt sich dieser Betrag auf 0.50 Peseta. Die Schiffe, welche regelmäßig verkehren, haben die Wahl zwischen Abonnement und jedesmaliger Abgabe. Indessen dürfte bei der großen Möglichkeit einer Änderung des spanischen Schiffahrtsgesetzes die Annahme eines auf längere Zeit verbindlichen Abonnements schwerlich von Erfolg begleitet sein.

Das Bestreben Österreich-Ungarns, die Handelsschiffahrt auf dem Wege der Subventionen zu kräftigen und zu beleben, ist gerade in den letzten Jahren außerordentlich lebhaft gewesen.

Die bis 1922 für Österreich allgemein gültigen Regeln und Abmachungen in der Subventionsfrage datieren mit ganz geringen Änderungen, die im Laufe der letzten Jahre eingebracht wurden, aus dem Jahre 1907. In ihnen sind umfassende Bestimmungen für a) Ausrüstungs-, b) Schiffbau-, c) Schiffahrtssubventionen vorgesehen.

Digitized by Google

a) Ausrüstungsprämien:

In Österreich gebaute Dampfschiffe:

1907—1910 10 Kr. per Brutto-Ton,
1910—1917 10 „ weniger 5 % jährliche Abnahme,
1917—1922 6.5 „ „ 10 „ „ „

Im Auslande gebaute Dampfschiffe, die in Österreich registriert sind, erhalten für jede Brutto-Tonne

bis Dezember 1910 . . . 7 Kr.
1910—1922 . . . . . 6 „

In Österreich gebaute Segelschiffe erhalten 6 Kr. per Brutto-Ton mit einer jährlichen Abnahme von 5 %.

Um diese Vergütung zu erhalten, muß das Schiff 9 Monate im Betriebe sein.

b) Schiffbauprämien:

40 Kr. für Dampfer, 14 Kr. für Segler, gebaut mit mindestens 50 % österreichischem Material. Österreichische Maschinen werden mit 8 Kr. pro 100 kg vergütet.

Eine allgemeine Schiffahrtssubvention von 0,10 Kr. pro Netto-Ton wird an alle in Österreich gebauten Schiffe gezahlt.

c) Schiffahrtssubventionen.

Der Reichsrat schloß im Jahre 1907 mit dem Österreichischen Lloyd einen Kontrakt auf 15 Jahre, dementsprechend diese Reederei einen garantierten Zuschuß von 10,3 Millionen Kr. erhalten soll. Außerdem können die Suezkanal-Abgaben für 42 Reisen nach dem Indischen und Stillen Ozean bis zum Betrage von 1,5 Mill. Mk. und Neubauzuschuß bis 1 Mill. Mk. pro anno gewährt werden.

Der Österreichische Lloyd hat 12 Linien zu befahren, davon 8 im Mittelmeer, 2 nach Bombay, 1 nach Kalkutta, 1 nach Japan und insgesamt 400 Reisen zu machen. Meilengelder werden nach bestimmten Sätzen für die verschiedenen Geschwindigkeiten berechnet, sie betragen zurzeit für einen 13-Knoten-Dampfer der Bombay-Fahrt 5 Kr. pro Meile.

Digitized by Google

Neben dem Österreichischen Lloyd erhält die Austro-Americana im 14jährigen Kontrakt bis 1921 einen jährlichen Staatszuschuß von mindestens 1 600 000 Kr. für die Aufrechterhaltung des Dienstes nach Südamerika.

Eine zahlenmäßig nicht nachweisbare, aber trotzdem ganz gewaltige Vergünstigung liegt in der Gewährung zinsfreier Darlehen an alle Gesellschaften für ihre kontraktlich bedungenen Neubauten. Die Rückzahlung der Darlehen geschieht derart, daß die fälligen Beträge in angemessenen Raten aus den staatlichen Subventionen einbehalten werden.

Die strenge Trennung der österreichischen von der ungarischen Handelsflotte erklärt sich neben politischen Rücksichten aus den Rivalitäten zwischen Triest und Fiume. Gesetze fast gleichen Ursprungsdatums mit den österreichischen und im Prinzip sehr ähnlich setzen folgende Vergünstigungen fest:

»Adria«, Königl. Ungar. Seeschiffahrts-A.-G.	1 140 000 Kr.	Schiffahrtsprämien und Meilengelder.
»Levante«, Ung. Seeschiffahrts-A.-G.	180 000 „	
»Ungaro-Croata«, Dampfschiffahrts-A.-G.	590 000 „	
Königl. Ungar. Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G.	800 000 „	
»Atlantica«, Ung. Freischiffahrts-A.G.	217 399 „	

Sämtliche Gesellschaften haben Steuer-, Stempel- und Gebührenfreiheit.

Zu den bereits erwähnten Subventionen muß noch ein Betrag von ca. 1 100 000 Kr. für Meilengelder und Schiffbauentschädigungen, die jährlich an verschiedene kleinere Gesellschaften gezahlt werden, hinzugerechnet werden.

Durch die Annahme des Gesetzes vom 24. März 1909, welches das Prämienwesen im Schiffahrtsbetriebe genau stipuliert, hat sich Japan auf die Seite der Länder gestellt, deren Gesetzgebung einen vorwiegend protektionistischen Charakter in bezug auf Schiffahrts-

Digitized by Google

fragen trägt. Das erwähnte Gesetz verbietet nämlich vom 1. Januar 1910 ab die Verwendung ausländischer Materialien beim Bau zu subventionierender Schiffe. Im übrigen regeln sich die Subventionen auf Grund des Gesetzes vom 23. März 1896, das im Prinzip folgendes vorschreibt. Es werden Bau- und Fahrtprämien nach folgendem Tarife gewährt:

Dampfer aus Stahl oder Eisen von über 3000 tons zwischen 42 und 46.20 Mk. pro ton und 5 Yen (10.50 Mk.) für jede HP. Diese Bauprämien werden bis 1912 inklusive gewährt.

Ferner erhält jedes japanische Schiff im Überseefernverkehr eine Fahrprämie von 1.05 Mk. pro ton und 1000 Seemeilen bei 12 Knoten Fahrt, 10% Zuschlag für jede Seemeile über 12 Knoten. Post und Postbeamte sind kostenlos zu befördern. Für im Auslande erbaute Schiffe kommen die halben Sätze zur Anwendung. Die Gesamtausgaben der letzten Jahre haben sich auf der enormen Höhe von rund 28000000 Mk. gehalten. Davon entfielen auf Schiffbau ca. 5 Millionen, auf Schiffahrtsprämien 8 Millionen und auf Subventionen fester Linien rund 15 Millionen Mark.

Die Subventionen verteilen sich auf folgende Reedereien:

Nippon Yusen Kaisha	13	Millionen	Mk.
Toyo Kisen „	4	„	„
Osaka Shosen „	1 1/2	„	„
Mitsui Bussan Kaisha	1 1/2	„	„
Mitsui Bishi „	1/2	„	„
Japan China Steam Navigation Company	1/4	„	„
Vereinigte Nippon Yusen Kaisha und Osaka Shosen Kaisha	2 1/4	„	„
	23	Millionen	Mk.

Es ist schwer zu sagen, ob mit diesen 5 Millionen für Neubauten und 23 Millionen für Schiffahrt alle Subventionen bereits angeführt sind. Wie verlautet,

Digitized by Google

bestehen noch bei einzelnen Linien in China, an deren Unterhaltung die japanische Regierung ein wahrscheinlich politisches Sonderinteresse hat, gewisse Zuschüsse, über deren genaue Größe aber nichts Positives feststellbar ist.*

Als jüngster Fortschritt auf dem Wege der Subvention ist die Genehmigung einer Vorlage für eine neue Linie Kobe—Hongkong—Manila—Saigon—Batavia—Soerabaya zu betrachten. Diese Linie soll mit 150 000 Yen unterstützt werden und — wie verlautet — schon im Oktober dieses Jahres eröffnet werden. Als Kontrahenten werden drei kleine Reedereien genannt.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Das Mißvergnügen der Amerikaner beim Anblick der großen Fortschritte fremder Nationen im Reedereibetriebe findet seine Erklärung in dem Vergleich folgender Zahlen:

Jahr	Total Import und Export zur See			% in amerik. Schiffen
	in amerik. Schiffen	in fremden Schiffen	Total	
	$	$	$	
1824	142676759	13858905	156535664	91.2
1864	184061486	485793548	669855034	27.5
1904	229735119	2001203514	3230938633	10.3

Die Schiffahrtspolitik der letzten Jahre, die wiederholten Anträge eines Humphrey oder Gallinger sind der beste Beweis, daß wir amerikanischerseits am Vorabend einer großen Anstrengung im Schiffahrtsbetriebe stehen. Vielleicht wird schon die Eröffnung des Panama-

* Ein Bericht des britischen Generalkonsuls in Söul gibt diesen Sonderbetrag auf 23 101 Lstrl. für das Etatsjahr 1912/13
„ 29 174 „ „ „ „ 1913/14
„ 26 921 „ „ „ „ 1914/15
„ 6 588 „ „ „ „ 1915/16 an.
Der Löwenanteil dieser Summen entfällt auf die Chosen Yusen Kaisha, eine Vereinigung kleiner Reeder, die einen Dampferverkehr auf den Flüssen und an den Küsten Koreas betreiben. Besondere Bedingungen sind an die Erreichung dieser Subvention nicht geknüft.

Digitized by Google

kanals eine wesentliche Änderung der bestehenden Verhältnisse herbeiführen. Jedenfalls liegt dem amerikanischen Kongreß für die kommenden Sitzungen ein Gesetz vor, das die Bewilligung von 6000000 $ für die Einrichtung einer Regierungsdampferlinie vorsieht, die den Verkehr an der Pacific-Küste und im Panamakanal vermitteln soll.

Wie verlautet, soll das Projekt, dem die Panama Rail Road Co. nahesteht, große Aussicht auf Genehmigung haben.

Nach den Angaben der Commissioner of navigation betrugen für 1908 die Ausgaben an Post- bezw. Spezialsubsidien an Dampfer 1467255 $. Davon entfielen allein auf die American Line 737332 $, was dem ungeheuren Satz von 4 $ pro Meile gleichkommt und den Vorschriften des Gesetzes von 1891 entspricht.

Besondere Beachtung verdienen neben den die eigene Schiffahrt fördernden Maßnahmen auch die gegen die ausländischen Reedereien versuchsweise angewandten Prohibitivmaßregeln.

Unzählbar sind die Anstrengungen, die gute Patrioten in Washington namentlich unter Hinweis auf England, Deutschland und Japan durch Einbringung erschwerender Vorschriften gemacht haben. Jedenfalls wird eines Tages eine offene internationale Verständigung die allein mögliche Lösung sein, um das kostspielige Experiment der Kraftprobe im Schiffahrtsgewerbe zu vermeiden.

An letzter Stelle unter den allgemeine Subventionen zahlenden Ländern ist Rußland zu nennen.

Die Erfahrungen des japanischen Krieges, bei dem sich auch das Versagen der Handelsflotte unangenehm bemerkbar gemacht hatte, haben dazu beigetragen, daß neben den bestehenden Liniensubventionen auch Schiffbauprämien eingeführt worden sind. Das diesbezügliche Gesetz vom 17. August 1911 bestimmt, daß der Bauzuschuß für Dampfer zwischen 65 bis 105 Rbl. pro ton (ein ungeheuerlicher Satz), für Segel-

Digitized by Google

schiffe 52 bis 84 Rbl. pro ton betragen sollen. Die genaue Höhe des Satzes wird im Verhältnis zur Tonnage berechnet. Ferner werden vergütet 25 Rbl. pro HP. bei neuen Maschinen, bei Reparaturen 1.50 Rbl. pro Pud Metall für Kessel und 5.60 Rbl. für Maschinerie.

Bei Verwendung ausländischen Materials soll die Prämie etwas gekürzt werden. Nach 7 Jahren können die Prämienraten um 6% gekürzt werden. Nach Ablauf von 15 Jahren hören die Prämien auf. Durch diese Prämien soll die Ausdehnung der Zollfreiheit für ausländische Schiffe auf weitere 15 Jahre bis zu einem gewissen Grade ausgeglichen werden.

An Schiffahrtsprämien, bei denen noch zu berücksichtigen ist, daß Rußland ebenso wie Österreich die Suezkanalabgaben vergütet, werden für das Jahr 1912 gezahlt:

Firma	Linie	Subvention
Russische Gesellschaft für Handel und Schiffahrt	Odessa—Persischer Golf	200 000 Rbl.
dieselbe	Schw. Meer—Mittelmeer	933 000 „
Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kawkas i Mercury«	Reisen im Kaspischen Meer	289 000 „
Archangelsk-Murman D.-Ges.	Weißes Meer—Murman-Küste	282 000 „
Russische Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft	Schwarzes Meer—Donau	313 000 „
Russische Freiwillige Flotte	Wladiwostock—Zuruza—Shanghai	651 000 „
dieselbe	Odessa—Wladiwostock	600 000 „
dieselbe	Wladiwostock—Ochotskisches Meer	331 000 „
Graf Kaiserlink	Wladiwostock—Bucht Peter der Große	90 000 „
	Total	3689 000 Rbl.

Rechnet man hierzu noch den Betrag von 900 000 Rbl. für Schiffbauprämien und 1 531 000 Rbl. für den Ankauf der nötigen Dampfer der russischen

Digitized by Google

Freiwilligen Flotte im nördlichen fernen Osten, so erhält man den namhaften Betrag von 6 120 000 Rbl.

Der kürzlich bestätigte Vertrag der Regierung mit der Firma Peter Regia & Co., Odessa, sieht für das Etatsjahr 1913 die Errichtung einer Dampferlinie Odessa—London mit Dampfern von 5000 tons vor, die die Reise in 13 Tagen zurücklegen sollen. Für diese Dampfer, die hauptsächlich dem Zuckertransport dienen werden, ist auf die Dauer von 5 Jahren eine jährliche Subvention von 55 000 Rbl. pro Dampfer festgelegt.

Land	Post-Entschädigung	Schiffahrtspr. Meilengelder	Schiffbauprämien	Zusammen	Bemerkungen
Frankreich	30 000 000 Frs.	23 000 000 Frs.	7 000 000 Frs.	60 000 000 Frs.	
Italien . . .	16 000 000 Lire	5 500 000 Lire	3 500 000 Lire	25 000 000 Lire	
Spanien . .	9630 000 Pes.	4900 000 Pes.	s. Bauprämien	14 530 000 Pes.	Hierzu die ev. Bauprämien
Österreich		Insgesamt 21 400 000 Kronen			i. Jahre 1911
Ungarn . .		desgl. 4 000 000 „			„
Japan . . .	15 000 000 Mk.	8 000 000 Mk.	5 000 000 Mk.	28 000 000 Mk.	
Ver. Staaten	Insgesamt	1 467 255 $		1 467 255 $	
Rußland .	3 689 000 Rbl.		900 000 Rbl.	6 120 000 Rbl.	inkl. 153 000 Rbl. für Ankäufe

Mit Rußland ist die zweite und — wie bereits erwähnt — größte Ländergruppe zum Abschluß gebracht und es folgen an dritter Stelle diejenigen Staaten, die ihre regelmäßigen schon bestehenden Linien auf dem Wege der Subventionierung neben den meist viel höher subventionierten fremden Linien rentabel erhalten wollen bezw. von ihren Schiffahrtsgesellschaften ganz bestimmte Sonderdienste verlangen und die dafür erforderlichen Entschädigungen zahlen.

Streng genommen gehören zu dieser letzteren Gruppe zurzeit nur noch Deutschland, Dänemark, Brasilien und Peru, es sollen jedoch, um zu feine Unterabteilungen zu vermeiden, die Länder mit einbegriffen werden, die mittels Darlehen sehr vorteilhafter Art ihren Schiffahrtsinteressen dienen: Großbritannien, Holland, Schweden und Norwegen.

Digitized by Google

Das heutige Großbritannien mit seinen Kolonien bietet, was die Subventionsfrage betrifft, ein wesentlich anderes Bild als vor ca. 10 Jahren. Dieser Umstand erklärt sich 1) aus der Amerikanisierung verschiedener Linien im Morgantrust; 2) aus einer gewissen Nervosität auf Grund der deutschen Erfolge; 3) aus der langsamen, aber sicher fortschreitenden Auskristallisierung seiner großen Kolonien Kanada, Australien, Südafrika.

Es sollen hier indessen nur die gegenwärtigen Tatsachen ins Auge gefaßt und nicht auf die Beweggründe eingegangen werden, die nach den Erfolgen der deutschen Schnelldampfer und dem Eingreifen J. P. Morgans zur Befestigung der »all british Cunard Line« führten.

Nach amerikanischen und englischen Berichten beziffern sich die Gesamtausgaben in Großbritannien inkl. Kolonien für Post- sowie allgemeine Subventionen auf rund 8,2 Millionen Dollar.

Zur Erläuterung diene folgende Tabelle.

Großbritannien allein inkl. der an die Cunard Line gewährten Extrasubvention von $ 729000 = £ 150000, £ 830283 =	$ 4049000
(nach Postmaster General 1911)	
Kanada-Post, total	„ 2038000
Australien- und Neu-Seeland-Post . . .	„ 1263600
Kap-Kolonie	„ 656910
Jamaika-Dienst	„ 194000
Summa	$ 8201964

Der in der obigen Tabelle angeführte Betrag von jährlich 729000 $ für die Cunard Line als Entgelt für die als Hilfskreuzer unterhaltenen Dampfer „Mauretania“ und „Lusitania“ ist allerdings keine Postsubvention mehr zu nennen, sondern stellt lediglich ein Geschenk dar, da die deutschen Linien bekanntermaßen ihre Dampfer im Kriegsfalle der Regierung zur Verfügung stellen, es auch bei der englischen Regierung

Digitized by Google

kaum zweifelhaft sein dürfte, daß sie im Kriegsfalle über die gerade erreichbaren schnellen Dampfer einfach disponieren würde.

Die hauptsächlichen englischen Übersee-Linien, welche zurzeit im Übersee-Postkontrakt stehen, sind folgende:

Gesellschaft	Linie von England nach	Kontraktdauer bis	Anzahl Reisen	Fahrtgeschwindigkeit	Subvent. inkl. Postentschädg.	Pro Meile	Bemerkung
					$	$	
Peninsular and Oriental S. S. Co.	Indien, China, Australien	1915	104	15-18	1 484 130	2.40	
Cunard S. S. Co. . .	New York	1927	52	20-25	1 060 788	*6.60	
Union Castle Mail S. S. Co.	Südafrika	1912**	52	16	656 910	*2.10	Jetzt fusioniert seit Anf. 1912
Elder Dempster Co. .	Jamaika	1912**	26	15	194 640	*1.80	
Royal Mail S. S. Co.	Westindien u. Südamerika	1917	26	14	121 650		
Pacific Steam Navigation Company . .	Südamerika	1912**	26	15	158 145	2.30	
Orient Steam Navigation Company . .	Australien	1920	26	16	827 220	*2.60	

Daneben bezahlt England noch an Postentschädigungen für Übermittlung der Post nach Irland, den Shetlands, Calais, Hamburg, Dieppe, Malta, Lissabon, Hook of Holland und den Casquets rund 200000 £.

---

* Der Einfachheit halber ist in dieser Tabelle der Gesamtzuschuß an die Cunard Line, also inklusive 150000 £, angeführt. Aus dem gleichen Grunde sind für Union Castle, Elder Dempster und Orient Line die Zuschüsse mit eingerechnet, die seitens der Kap-Kolonie, Jamaika und Australien gewährt werden.

Neben diesen Verbindungen mit dem Mutterlande, an denen, wie aus den gewährten Zuwendungen ersichtlich, sich die Kolonien das Recht gewahrt haben, ein gewichtiges Wort mitzureden, bestehen noch eine Anzahl von Linien, die von den Kolonien selbst ausgehen und von diesen unterstützt werden.

** Bei diesen Kontrakten ist in obiger Tabelle das Jahr 1912 als Beendigungstermin angegeben, da nach dem Bericht des Postmaster General eine gegenseitige Kündigungsfrist von 3 bezw. 6 Monaten festgelegt ist. Es ist indessen über Hinzuziehung anderer Linien nichts bekannt, man kann daher annehmen, daß diese Kontrakte unbeanstandet weiterlaufen werden.

Digitized by Google

Von den in den Kolonien beschäftigten Linien sei die Union Steamship Company of New Zealand als erste genannt mit einem regelmäßigen Dienst Sydney—Vancouver. Kanada wie Australien machen dieser Reederei beträchtliche Zuwendungen, Kanada 37000 £, Australien 25700 £, also rund 62700 £ für 12 Reisen jährlich.

Zweitens gewährt die Regierung von Kanada für die Jahre 1911—1913 der englischen Allan Line für einen Postdienst nach England und Frankreich eine Jahressubvention von 800000 $;

drittens der Canadian Pacific Rail Road Co. für Postbeförderung nach Hongkong von Liverpool über Quebec (Halifax) 121666,66 $;

viertens der Elder Dempster Line Kanada-Kapstadt, monatlicher Dienst, 146000 $. Fahrt 10 Knoten;

fünftens der Elder Dempster Line Kanada-Mexiko im Atlantic 50000 $, der Firma T. H. Worsnop im Pacific 75000 $ pro anno;

sechstens der New Zealand Shipping Co. für einen monatlichen Dienst von Montreal nach Australien und Neu-Seeland die jährliche Summe von 120000 $ und schließlich eine große Anzahl kleiner Beträge im kanadischen Küstenverkehr.

Australien und Neu-Seeland zahlen sehr beträchtliche Subventionen, um einen regulären Dienst zwischen dem australischen Kontinent, Neu-Seeland und Tahiti zu unterhalten. Der Betrag wird auf 300000 $ pro Jahr angegeben.

Schließlich steht die Regierung von Südafrika in Verhandlungen zwecks Gründung einer eigenen, stark subventionierten Postdampferlinie nach England. Auf Grund dieser Subventionen würden New Zealand, Kanada und Südafrika, falls sie als selbständige Staatengebilde betrachtet werden könnten, natürlich zur zweiten Gruppe zu rechnen sein. Davon ist jedoch Abstand genommen, um das Gesamtbild Großbritanniens nicht zu zerreißen.

Digitized by Google

Es muß auffallen, daß die kanadische Regierung ganz besonders bei ihren subventionierten Linien immer von Postlinien redet. Dieser Begriff ist durchaus irreführend und wahrscheinlich wissentlich falsch. Bei einer Linie von 10 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit (Halifax—Kapstadt) oder einer Verbindungsfahrt Kanada—Mexiko von Postlinien (mail subsidies) reden zu wollen, wirkt geradezu komisch.

Wenn auch Holland der großen Mehrzahl nach nur Postlinien, die einem bestimmten Zweck dienen sollen, subventioniert, so hat es sich doch seit dem Jahre 1908 mit der Subventionierung des Koninkl. Holl. Lloyd den allgemein subventionierenden Staaten einen entscheidenden Schritt näher gebracht. Die im Jahre 1902 geschaffene Java—China—Japan Lijn konnte die ihr gewährte Unterstützung durch ihre Notwendigkeit für den Handel der ostindischen Besitzungen allenfalls rechtfertigen. Dagegen ist die an den Lloyd gezahlte Subvention einfach als ein Geschenk aufzufassen, um die Linie gegenüber der fremden Konkurrenz widerstandsfähiger zu machen. Die augenblicklich gezahlten Subventionen in runden Summen erhellen aus beifolgender Tabelle.

Linie	Dienst	Subvention
Neederl. Stoomvaart Maatschappij	Java und Niederländ.-Indien	364000 fl.
Rotterdam Lloyd	desgl.	250000 „
Zeeland Dampfsch. Ges. . . .	Vlissingen—Queensborough	465000 „
Koninkl. West-Indie Post . . .	Niederländisch-Guayana	67000 „
Java—China—Japan Lijn . . .	Japan—China, Java	200000 „
Koninkl. Holl. Lloyd	Süd-Amerika	300000 „
Koninkl. Paketvaart Maatschappij	ostindischer Dienst	430000 „
		2076000 fl.

Die Kontrakte der beiden nicht als Postdampferlinien anzusehenden Reedereien, der Java—China—Japan Lijn und des Koninkl. Holl. Lloyd sind auf die Dauer von 15 Jahren derart abgeschlossen, daß in den ersten fünf Jahren je 300000 fl., in den folgenden je 250000 bezw. 200000 fl. und in den letzten fünf Jahren je

Digitized by Google

200000 bezw. 100000 fl. gezahlt werden sollen. Seit Anfang dieses Jahres soll ein Abkommen mit der holländischen Regierung perfekt geworden sein, das den Generalgouverneur von Niederländisch-Indien ermächtigt, der Koninkl. Paketvaart Mij. eine jährliche Subvention von 150000 fl. bis 1920 für Errichtung einer Linie unter holländischer Flagge zwischen Java und Australien zu gewähren, dabei werden 12 Reisen zur Bedingung gemacht und bestimmt, daß die gleiche Anzahl holländischer und australischer Häfen anzulaufen sind.

Was über Holland gesagt wurde, gilt auch in gleichem Maße für Schweden und Norwegen.

Wenn man auch nicht behaupten kann, daß die Höhe der Subventionen im Vergleich zur Tonnage dieser Länder einen übertrieben hohen Satz erreicht, so darf andererseits nicht unterschätzt werden, daß in Norwegen und Schweden bereits der erste Schritt zur allgemeinen Schiffahrtssubvention getan ist.

Die Wege, welche zur Förderung der Seefahrt eingeschlagen werden, sind allerdings in beiden Ländern verschieden.

Norwegen bezahlt annähernd 2000000 Kr. für Post- und Linienreederei-Subventionen. Davon entfällt der Hauptanteil auf Reedereien, die den inländischen Postverkehr an der Küste vermitteln, während die kleinere Hälfte den transozeanischen Linien zugewendet wird.

Es wurden im Jahre 1908/9 folgende Subventionen gewährt:

Nordenfjeldske D. S. A. G. Bergenske D. S. A. G. Vesteraalens D. S. A. G. Christiansands D. S. A. G.	Inlandsreedereien und Küstenverkehr	Total ca. 1000000 Kr.
Christiansands D. S. A. S., inländische und englische Post	„	500000 „
Otto Thoresen, spanischer Dienst . .		40000 „
G. M. Bryde, Westindien- und Nordamerika-Dienst		100000 „

Digitized by Google

Über die neue Norwegen-Amerika-Linie und ihre beantragte Subventionierung von 600000 Kr. pro Jahr ist noch nichts Endgültiges veröffentlicht.

Schweden vertritt den Standpunkt, daß es vorteilhafter sei, die Dampfschiffahrtsgesellschaften hauptsächlich durch erleichterten Bezug von Darlehen zu unterstützen. Diese Darlehen müssen jährlich beantragt werden und bilden einen besonderen Posten im Budget. Wann und wie die Rückzahlung der Darlehen zu erfolgen hat, ist nicht bekannt.

Es wurden bezahlt:

Reederei	1910	1911	Genehmigt für 1912
Nordstjernan .	300000 Kr.	350000 Kr.	475000 Kr.
Tirsing . . .	300000 „	—	—
Banco. . . .	150000 „	—	—
Transport . .	30000 „	—	—
Neptun . . .	65000 „	—	40000 „
Svea	250000 „	—	—
Transatlantic .	—	250000 „	180000 „
Motala . . .	—	50000 „	—
Rex	—	100000 „	—
Mems. . . .	—	100000 „	—
Viking . . .	—	50000 „	—
Gevalia . . .	—	30000 „	—
Luggude. . .	—	150000 „	—
Sverige-Nord-Finland . .	—	—	50000 „
Trelleborg . .	—	—	35000 „
The South African Trading Co.	—	—	140000 „
Svenska Ostasiatiska Co. .	—	—	225000 „
Otto Banck. .	—	—	200000 „
Line hams Reederei A.-G. .	—	—	60000 „
Zu übertragen	1095000 Kr.	1080000 Kr.	1405000 Kr.

Digitized by Google

Reederei	1910	1911	Genehmigt für 1912
Übertrag	1 095 000 Kr.	1 080 000 Kr.	1 405 000 Kr.
Union . . .	—	—	135 000 „
Malmö A.-G. .	—	—	50 000 „
Gottfrid . . .	—	—	90 000 „
Arnold . . .	—	—	80 000 „
Gudrun . . .	—	—	40 000 „
Gesamtsummen	1 095 000 Kr.	1 080 000 Kr.	1 395 000 Kr.

Falls die zu bauenden Schiffe in Schweden in Auftrag gegeben werden, können Darlehnserhöhungen stattfinden.

Hiermit ist aber die Unterstützung noch nicht erschöpft. An drei Reedereien werden regelrechte Schiffahrtsunterstützungen gezahlt, ohne daß von einem Gegendienst die Rede sein könnte. Es sind bewilligt für die folgenden Reedereien:

Reederei Nordenstjernan:	
Schweden—La Plata, für 1911—1915 total	560 000 Mk.
Svenska Ostasiatiska Kompaniet:	
Schweden—Ostasien, für Suezkanal jährlich bis	414 000 „
Reederei Svea:	
Schweden—Rußland, jährlich ca. . .	60 000 „
Total	1 034 000 Mk.

Ferner erhielt laut Zeitungsnotizen die schwedische Mexiko-Linie eine Subvention von 50 000 Kr. pro Jahr und Dampfer für die Zeit von 1912—1916. Insgesamt 600 000 Kr.

Auch der Reederei Transatlantic sollen, wie verlautet, für die Jahre 1913, 1914 und 1915 noch insgesamt 300 000 Kr. für die Fahrten nach Australien gezahlt werden.

Die oben erwähnte Bestimmung, daß bei Bestellung von Neubauten in Schweden die Darlehen erhöht

Digitized by Google

werden können, zeigt bereits einen ausgesprochen protektionistischen Charakter.

Dem Urprinzip der Subventionen, das heißt dem der staatlichen Entschädigung für geleistete Dienste, entsprechen die von Brasilien, Peru, Dänemark und dem Deutschen Reiche gezahlten Vergütungen.

Brasilien unterstützt seine einzige nennenswerte Reederei, den »Lloyd Braziliero« mit einem jährlichen Beitrag von 600000 $ bis zum Jahre 1915 für die Vermittlung des Küstenverkehrs und die Erschließung von Häfen, die sonst wenig oder keinen Handel besitzen. Leider ist dank der Nachlässigkeit der Brasilianer mit diesem ansehnlichen Betrage noch nichts erreicht worden. Die fremden Linien sind machtlos und die allein berechtigte und bevorzugte Reederei lebt im dolce far niente. Es sind Aussichten vorhanden, daß nach dem Jahre 1915 das Zahlen einer Pauschalsumme aufhören wird und nur Meilengelder nach bestimmten Häfen und auf bestimmten Routen gewährt werden.

Peru subventioniert eine Postdampferlinie zwischen Panama und Callao, deren Dampfer 18 Knoten laufen und auch sonst bestimmte Bedingungen erfüllen müssen, mit einem jährlichen Betrag von 600000 Mk.

In Dänemark erhalten nur zwei Dampfschifffahrtsgesellschaften staatliche Unterstützung. Es sind die Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Thore«. Während die erstere für eine jährliche Postsubvention von 40000 Kronen einen Verkehr mit Island aufrechterhalten muß, ist die »Thore« verpflichtet, die gesamte Küstenfahrt Islands zu betreiben, einen Teil des Verkehrs Kopenhagen—Island durchzuführen und viermal jährlich Hamburg anzulaufen.

Als letzter Staat in der großen Zahl der erwähnten Staaten sei das Deutsche Reich erwähnt. Die Regierung zahlt als Entschädigung für geleistete Dienste an folgende fünf Reedereien einen jährlichen Beitrag:

Digitized by Google

Gesellschaft	Linie	Abfahrt	Geschwindigkeit Knoten	Subventionen Mk.
Nordd. Lloyd	Bremen-Ost-Asien	14tägig	14.0	
„	Bremen-Australien	4wöchtl.	13.5	
„	Singapore-Neu-Guinea	8 „	9.5	6 090 000
„	Hongkong-Neu-Guinea-Sydney	4 „	11.0	
„	Rabaul-Bismarck-Archipel	sobald Post eintrifft		
Deutsche Ostafrika-Linie	Hamburg-Ost-Afrika (abwechselnd westliche und östliche Rundfahrt)	14tägig	12.0	1 350 000
„	Hamburg-Beira	4wöchtl.	12.0	
Hamburg-Amer. Linie	Shanghai-Tsingtau	2mal wöchl.		250 000
„	Cuxhaven-Helgoland	3mal wöchl.		40 000
Jaluit-Ges.	Hamburg- (Jap, Saipan, Ponape, Jaluit) Sydney	18wöchtl.	9.0	120 000
Woermann-Linie	Kapstadt-Südwestafrika	4 „	7 Tage von Kapstadt n. Swakopmund	10 500

Die den Reedereien gestellten Bedingungen sind allerdings mit den Angaben in der Tabelle noch nicht erschöpft, vielmehr treten noch folgende Bedingungen hinzu:

1) Bau und Reparaturen auf deutschen Werften;
2) Verwendung deutscher Kohle und deutschen Proviants;
3) Bereitstellung der Dampfer im Mobilmachungsfalle;
4) freie Postbeförderung sowie deren Begleiter;
5) 20% Rabatt für auf Kosten des Reiches beförderte Personen oder Güter;
6) Beteiligung des Reiches bei etwaigen Überschüssen.

Bei Verstößen gegen die angeführten Artikel sind schwere Strafen zu gewärtigen.

Aus den geführten Erörterungen ergibt sich eine grundverschiedene Auffassung des Subventionsbegriffes in den einzelnen Ländern. Besonders interessant aber sind die weit voneinander abweichenden Resultate.

Digitized by Google

Selbst eine flüchtige Prüfung des gegenwärtigen Standes der Welthandelsflotte beweist, daß die beiden Länder, in denen die Subventionen im Vergleich zur Gesamttonnage am geringsten sind, die besten Erfolge ihrer Schiffahrt zu verzeichnen haben. Dabei darf man sich aber der Tatsache nicht verschließen, daß mit dem Eintritt der Staatsinteressen in die Handelsschiffahrt das »fair play« im kaufmännischen Kampf teilweise oder ganz ausgeschaltet wird, da naturgemäß der trägste Staatspensionär hohe Dividenden verteilen kann — wenn der Zuschuß hoch genug ist —, während der nicht subventionierte Reeder trotz angestrengtester Arbeit nur einen bescheidenen Gewinn wird buchen können.

Ist einerseits das Vertrauen auf die Staatshilfe häufig als Hemmnis für die Entfaltung der Energie empfunden worden, so trägt andererseits die Aussicht, einen ungleichen Kampf zu führen, nicht zur Belebung der von vornherein benachteiligten Interessenten bei. Erfreulicherweise ist bis jetzt ein Abfallen der am wenigsten vom Staate begünstigten Reedereien Deutschlands gegenüber den meistbegünstigten Frankreichs nicht festzustellen, es darf im Gegenteil behauptet werden, daß die viele verlorene Zeit, die die Franzosen brauchen, um ihren Landsleuten die Notwendigkeit staatlicher Subventionen vorzurechnen, bis jetzt nur zu einem gänzlichen Fiasko ihrer Schiffahrtsinteressen geführt hat. Die nordischen Länder sehen im Subventionswesen auf eine zu kurze Erfahrung zurück, um zu definitiven Schlüssen zu berechtigen, trotzdem verdient die Frage anhaltend höchstes Interesse.

Im wesentlichen sind es zwei Grundgedanken, die man in der ganzen heutigen Schiffahrtspolitik verfolgen kann: der Schrei nach Staatshilfe und das Streben nach Zusammenschluß. Überall, wo der erwartete Erfolg nicht sofort im vollsten Maße eintritt und die energische Auslandskonkurrenz den Unternehmungen Schwierigkeiten macht, erhebt sich der Notschrei nach Subven-

Digitized by Google

tionen. Fast kein Tag vergeht, an dem nicht Artikel sonderbarster Art die Presse beglücken, und fast in allen Fällen treten die Regierungen ihren nationalen Unternehmungen zur Seite. Diese Maßnahmen müßten, falls alle Staaten dies Prinzip befolgten, zu einer Finanzkraftprobe der einzelnen Staaten führen. Um dieser vorzubeugen, gibt es zwei Wege: 1. den der internationalen Regelung der Subventionen, 2. Ausschaltung der Konkurrenz im eigenen Hause durch Zusammenschluß der Interessenten.

Von einem alles umfassenden Vertrage in der Art von Gebiets- und Preiskartellen usw. muß im Interesse des Handels abgesehen werden.

Für die nächste Zukunft haben nach den bisherigen Erfahrungen die Zentralisationsideen die meiste Hoffnung auf Verwirklichung, schon aus dem einfachen Grunde, weil wenige Großbetriebe bei strittigen Fragen schneller zur Verständigung gelangen können, als unzählige kleinere Interessenten.

Unterzieht man die Tätigkeit der deutschen Großreedereien im besonderen einer eingehenden Prüfung, so wird man die eingangs erwähnte Tatsache, daß dieselben einen integrierenden Teil unseres Volkslebens darstellen, voll erkennen. Die finanzielle Bedeutung, die schon angesichts der Ziffern im Kohlen- und Proviantverbrauch und dem Schiffbau zur Geltung kommt, findet ihr würdiges Gegenstück in der maßgebenden Rolle, die die Handelsmarine in ihrer Stellung zum Mannschaftsersatz der Kriegsmarine spielt.

Wenn auch an dem Wort des alten Laeisz, »die Gesellschaften sind da, um Schiffahrt zu treiben, nicht um Dividenden zu verteilen«, nicht gerüttelt werden soll, so muß doch betont werden, daß das Reich alle Ursache hat, jede erschwerende Bestimmung gegenüber den Reedereien zu vermeiden, da die unsubventionierte deutsche Handelsflotte einen schweren Kampf im Welthandel durchzukämpfen hat.

Digitized by Google

Quellenverzeichnis:

Report of the commissioner of navigation, U. S. A.
Report Postmaster General, England.
Report of the Departement of Trade and Commerce, Canada.
Dr. W. Greve: Seeschiffahrtsubventionen der Gegenwart.
B. Huldermann: Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften 1909.
Nauticus 1908 ff.
Hansa 1908 ff.
Weser-Zeitung.
Berichte der Kaiserl. Deutschen Konsulate le Havre, Marseille, Durban, Petersburg, Amsterdam, Kapstadt und Genua.
Gesetze und Verträge der Post- und Schiffahrtslinien in allen Seestaaten der Erde.

Digitized by Google

GESETZ
betr. den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc.,
verordnen auf Grund des Artikels VII des Gesetzes, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, vom 24. Dezember 1911 (Reichsgesetzbl. S. 1137), im Namen des Reichs nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats, was folgt:

Die Artikel I und III bis VII des vorgenannten Reichsgesetzes treten für das ganze Reichsgebiet, der Artikel II dieses Gesetzes für das Stromgebiet der Weser am 1. Mai 1912 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Achilleion, Korfu, den 29. April 1912.

(L. S.) Wilhelm.

Delbrück.

So verkündete am 1. Mai d. Js. der »Deutsche Reichsanzeiger« das Inkrafttreten des am 1. Dezember 1911 nach langen Kämpfen vom Reichstag in dritter Lesung beschlossenen Gesetzes über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben. Für die Weser gilt also seit dem 1. Mai das Gesetz in seinem ganzen Umfange, während für das übrige Reichsgebiet der Artikel II des Gesetzes noch keine Gültigkeit erlangt hat. Das hat seinen Grund darin, daß zunächst über den Rhein und die Elbe noch mit den beteiligten ausländischen Regierungen Verhandlungen gepflogen werden müssen, deren Ergebnis bei der Opposition Hollands und Österreichs noch nicht abzusehen ist. Aus dem Inkrafttreten des ganzen Gesetzes

Digitized by Google

für die Weser läßt sich entnehmen, daß zwischen den Weseruferstaaten eine Verständigung über die Durchführung des Gesetzes und die Errichtung der Strombeiräte inzwischen zustande gekommen ist.

Was nunmehr Gesetz geworden ist, ist nur noch ein schwacher Widerschein dessen, was ursprünglich von der Regierung beabsichtigt wurde. Zunächst dürfen nach dem jetzt zur Annahme gelangten Gesetz die zu erhebenden Schiffahrtsabgaben nicht zur Unterhaltung älterer Anstalten, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes hergestellt worden sind, verwandt werden. Vor allen Dingen aber dürfen Abgaben nicht eher erhoben werden, ehe beispielsweise auf Weser und Elbe nicht drei Viertel der für die projektierten Bauten veranschlagten Gesamtkosten (einschließlich Bauzinsen) verausgabt sind. Dabei müssen aber gleichzeitig auf beiden Strömen bestimmte Fahrwassertiefen erreicht sein und außerdem der Weser aus dem Waldecker Sammelbecken Wasser in regelmäßigem Betriebe zugeführt werden (vgl. Art. II § 11 des Reichsgesetzes). Durch diese Regelung wird zunächst die Abgabenerhebung ziemlich weit hinausgeschoben; außerdem darf man wohl annehmen, daß die bis dahin ausgeführten Strombauten der Binnenschiffahrt immerhin einen gewissen Nutzen bringen. Es werden also jedenfalls noch Jahre vergehen, ehe die Erhebung von Abgaben auf unseren großen Strömen zur Tatsache wird.

Erfreulicherweise sind, wie auch die bremische Handelskammer anerkennt, die an dem Bundesratsentwurf vorgenommenen Änderungen durchweg verkehrsfreundlicher Art. Eine große Reihe der von den Interessenten geäußerten Wünsche ist berücksichtigt worden, so daß das Gesetz eine für Handel und Verkehr wesentlich günstigere Gestalt gewonnen hat. Dank den energischen Bemühungen der Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten und der Initiative des Abgeordneten Hausmann—Hannover sind im Gesetz auch für die Weser noch wesentliche Verbesserungen erzielt worden. Wie weit die von der Freien Vereinigung der Weser-

Digitized by Google

schiffahrts-Interessenten erhobenen Vorstellungen im Interesse der Weser von Erfolg gewesen sind, legte der Syndikus der Bremer Handelskammer, Herr Dr. Apelt, am 29. November 1911 in einem Vortrage dar, den er in der 30. Versammlung der Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten in Hannover hielt. Er führte im wesentlichen aus:

»Der vielumstrittene grundlegende Artikel 1 des Gesetzes, der die neue Fassung des Wasserstraßenartikels der Verfassung feststellt, hat durch die Kommission verschiedene Änderungen erfahren. Ich begnüge mich damit, dies zu konstatieren, ohne auf die Einzelheiten einzugehen. Es handelt sich im wesentlichen um eine schärfere Formulierung, und man geht wohl nicht fehl, wenn man den Fall mit den Worten abtut: so breit wie lang, so lang wie breit.

Ferner sei hervorgehoben, daß die zu den in Artikel 11 behandelten Stromverbänden gehörigen Stromgebiete nicht unerhebliche Erweiterungen erfahren haben. In den Rheinverband sind einbezogen der Rhein von Konstanz bis Straßburg, der Neckar von Eßlingen bis Heilbronn, der Main von Bamberg bis Aschaffenburg, außerdem Lahn, Mosel und Saar; in den Elbverband die Saale schon von Weißenfels an; in den Weserverband schließlich die Werra von der preußisch-weimarischen Grenze bei Falken (oberhalb Treffurt) bis Münden. Man geht wohl nicht fehl, wenn man hierin die Wirkung der vom Verein für Schiffbarmachung der Werra an den Reichstag gerichteten Eingabe erblickt. Allerdings handelt es sich dabei nur um einen Teil der zu kanalisierenden Strecke. Ob nach der neuen Fassung der einschlägigen Bestimmungen des Artikels 11 eine weitergehende Einbeziehung der Werra in den Stromverband durch qualifizierte Mehrheitsbeschlüsse des Verwaltungsausschusses und des Strombeirates gemäß § 4 möglich sein oder ob es dazu nach wie vor einer Änderung des Gesetzes bedürfen würde, erscheint fraglich. Zwar ist die Bestimmung des Entwurfs beseitigt,

Digitized by Google

wonach lediglich solche Stromstrecken einbezogen werden durften, die nur zu Verbandsstaaten gehören, was für die Werra nicht zutrifft. Aber dafür läßt die jetzige Fassung der §§ 1 und 4 die Auslegung zu, daß weitere Bauten nur für die in § 1 aufgeführten Stromstrecken beschlossen werden können und daß eine Erweiterung des Stromgebietes über den Rahmen des § 1 hinaus unzulässig sei. Trifft dies zu, so würde es zur Einbeziehung der Werra oberhalb Falken auch jetzt noch einer Gesetzesänderung bedürfen.

Mit der Einbeziehung der genannten weiteren Strecken hat es freilich, abgesehen von der Strecke Konstanz bis Straßburg, vorerst materiell nicht zu viel auf sich. Denn die Abgabenerhebung bleibt zunächst auf den engeren Kreis der schon im Entwurf genannten und jetzt im § 1 Abs. 2 nochmals besonders aufgeführten, nur durch die genannte Rheinstrecke ergänzten Stromstrecken beschränkt, und lediglich Bauten für diesen engeren Kreis sind in das zunächst zu bewältigende, im § 2 aufgeführte Bauprogramm aufgenommen worden. Es ist dies nach dem in den Kommissionsverhandlungen wiederholt gebrauchten Ausdruck das sogen. »obligatorische« Bauprogramm. Obligatorisch freilich nur in dem Sinne, daß 1., wie in der Kommission regierungsseitig ausdrücklich anerkannt ist, »für die in Artikel II § 2 der Regierungsvorlage bezeichneten Projekte eine Verpflichtung zur Vorlage bei den Landtagen sich allerdings aus der Tatsache der Einbringung des Entwurfs ergibt«, und daß 2., wenn die Parlamente der Bundesstaaten die Mittel bewilligen, alsdann die Stromverbände eine Finanzierung dieser Bauten aus den Stromabgaben nicht verweigern können. Dagegen muß bei solchen Bauten, die über den Rahmen des obligatorischen Bauprogramms hinaus beschlossen werden sollten, wegen der Finanzierung aus Stromverbandsmitteln jedesmal eine besondere Verständigung stattfinden. Falls jedoch eine solche Verständigung nicht stattfindet, hat, soweit es sich um Flußstrecken handelt, die nicht zu dem

Digitized by Google

engeren Kreis gehören, nach dem neuen Absatz 3 des § 4 der Stromverband Jahresbeiträge in Höhe der seiner Stromkasse erwachsenden Mehreinnahmen zu leisten.

Das in § 2 festgelegte obligatorische Bauprogramm ist für Weser und Elbe dasselbe geblieben wie im Entwurf. Nur für den Rhein ist es ergänzt hinsichtlich der Herstellung einer Schiffahrtsstraße im Rhein zwischen Konstanz und Straßburg, allerdings nur »nach Maßgabe von Staatsverträgen, die zwischen den an dieser Strecke und am Bodensee beteiligten Verbandsstaaten anzuschließen sind«.

Wird das im Gesetz vorgesehene Programm verwirklicht, so wird, das ist nicht zu verkennen, eine durchgreifende Verbesserung des deutschen Wasserstraßennetzes erreicht sein. Freilich, der Löwenanteil wird zweifellos dem Rhein zufallen, der ja, wie gesagt, auch der einzige ist, für den eine Erweiterung des obligatorischen Bauprogramms beschlossen ist. Das alte Sprichwort, daß dem, der da hat, gegeben wird, auf daß er die Fülle habe, bewahrheitet sich auch hier. Im Rhein sollen zwischen Straßburg und Sonderheim Fahrwassertiefen von 2 m, zwischen Mannheim und St. Goar von 2,50 m hergestellt werden. Der Main soll bis Aschaffenburg, der Neckar bis Heilbronn kanalisiert, und schließlich soll eine Schiffahrtsstraße zwischen Konstanz und Straßburg hergestellt werden. Dabei sollen auf den kanalisierten Strecken des Main und des Neckar lediglich die niedrigen, nach abwärts gestaffelten Stromgebühren erhoben werden! Was das für den Rheinverkehr und damit für die holländisch-belgischen Seehäfen bedeutet, braucht nicht näher ausgeführt zu werden. Und dieser Vorteil soll ihnen zufallen, ohne daß diese ausländischen Seeplätze den geringsten Beitrag zu zahlen, die geringste Garantie zu übernehmen hätten. Wahrlich, es wäre kaum zu verstehen, wenn die Niederländer sich einen solchen Vorteil entgehen lassen wollten.

Digitized by Google

Man wird es den Häfen an der Unterweser nicht verdenken, wenn sie unter diesen Umständen einigermaßen besorgt nach Westen blicken, nach Westen, wo der Rhein seine künstlichen Seitenarme künftig so tief ins Wesergebiet hinein erstrecken wird. Erst der Mittellandkanal in seiner für den Rhein so günstigen, für die Unterweser so ungünstigen Torsogestalt; nun diese außerordentliche Ausdehnung des Rheinstromgebiets durch das Abgabengesetz!

Die Tatsache, daß die in diesem Gesetz für das Rheingebiet vorgesehenen Bauten eine ganz außerordentliche Ausdehnung des Aktionsradius der Rheinschiffahrt bedeuten werden, ist denn auch in dem Kommissionsbericht und in den dem Kommissionsbericht beigegebenen Denkschriften wiederholt anerkannt.

Aber das soll uns nicht abhalten, anzuerkennen, daß auch für die Weser wesentliche Verbesserungen vorgesehen sind.

Zwar ist das im Gesetz selbst festgelegte Bauprogramm, wie bereits erwähnt, nicht erweitert worden; das, was es fordert, ist das alte Ziel:

bei erhöhtem Mittelkleinwasser für die Strecken

Münden—Karlshafen	1,10 m	Fahrwassertiefe
Karlshafen—Minden	1,25 m	„
Minden—Allermündung . . .	1,50 m	„
Allermündung—Bremen . . .	1,75 m	„
In der Aller von der Leinemündung bis zur Weser	1,50 m	„

Während aber die in meinem vorjährigen Bericht erwähnte, seinerzeit im Reichsanzeiger veröffentlichte Denkschrift nur von 4 Millionen sprach, die zur Verbesserung des Fahrwassers der Weser neu bewilligt werden sollten, sind jetzt nach der Denkschrift, Anlage 17*) zum Kommissionsbericht, neue Mittel im Betrage von 10½ Millionen für die Weser und von 3 Millionen für die Aller von der Leinemündung abwärts in Aussicht

*) Vergl. Seite 59.

Digitized by Google

gestellt. Von wesentlicher Bedeutung scheint es mir, daß in diesen Kostenanschlägen auch die Mittel für den so dringend erwünschten Umbau der Schleuse bei Hameln enthalten sind. Nach der Denkschrift sollen sich, wenn alle geplanten Verbesserungen durchgeführt sein werden, die Schiffahrtskosten durchschnittlich vermindern zwischen

Münden und Karlshafen	von	1,97	Pf.	auf	1,38 Pf.
Karlshafen und Hameln	„	0,95	„	„	0,73 „
Hameln und Minden	„	0,87	„	„	0,73 „
Minden und Bremen	„	0,77	„	„	0,64 „

alles für das Tonnenkilometer.

Inwieweit man diese Berechnung als zutreffend anerkennen kann, das zu beurteilen muß ich den Herren Schiffahrtssachverständigen überlassen. Ist sie zutreffend, so würden die in Aussicht gestellten Aufwendungen allerdings mit einer Abgabe, die sich nach der Denkschrift auf durchschnittlich 0,043 Pf. für das Tonnenkilometer stellen würde, nicht zu teuer bezahlt sein. Davon, ob sie zutreffend ist, wird wesentlich die Beantwortung der großen Frage abhängen, ob die vorgesehenen Verbesserungen die Abgaben erträglich scheinen lassen würden, selbst unter der Voraussetzung, daß Rhein und Elbe, sei es vorerst, sei es immer, von Abgaben frei bleiben.

Eine endgültige Stellungnahme hierzu wird freilich kaum möglich sein, solange nicht die Projekte in ihrer Gesamtheit vorliegen.

Ich komme nun zu denjenigen Forderungen, die wir in unserer Eingabe vom 5. Dezember vorigen Jahres aufgestellt hatten.

1. An erster Stelle hatten wir gefordert, daß mit der Abgabenerhebung auf der Weser nicht eher begonnen werden dürfe, als auf dem Rhein und der Elbe.

Unser Wunsch, daß dies prinzipiell im Gesetz ausgesprochen werde, ist nicht erfüllt worden. Der maßgebende Artikel VII ist unverändert geblieben; nach wie vor kann der Zeitpunkt des Inkrafttretens des

Digitized by Google

Artikels II für die einzelnen dort behandelten Stromgebiete verschieden festgesetzt werden. Ob Sie hierin ein Glück oder ein Unglück erblicken wollen, hängt davon ab, welchen Wert Sie den für die Weser in Aussicht gestellten Aufwendungen beimessen.

Im Gegensatz zu Artikel VII hat der die Voraussetzungen der Abgabenerhebung in den einzelnen Verbandsgebieten regelnde § 11 des Artikels II wesentliche Veränderungen erfahren. In der Kommission waren die Voraussetzungen der Abgabenerhebung für Elbe und Weser insofern verschärft worden, als der Beginn der Abgabenerhebung abhängig gemacht worden war von der Verausgabung nicht nur eines Viertels, wie der Entwurf gewollt hatte, sondern von drei Vierteln der für das Bauprogramm erforderlichen Mittel. Darüber hinaus hatte die Kommission für den Rhein sogar die Fertigstellung des größeren Teiles der vorgesehenen Strombauten zur Voraussetzung gemacht, überdies die Erhebung von mehr als drei Vierteln der vollen Abgabensätze an die Durchführung des gesamten obligatorischen Programms geknüpft, abgesehen nur von der nachträglich aufgenommenen Herstellung einer Schifffahrtsstraße zwischen Konstanz und Straßburg. Auch für die Elbe war eine weitere Verschärfung dahin festgesetzt worden, daß vor Beginn der Abgabenerhebung ein bestimmter Teilerfolg bereits tatsächlich erreicht sein müsse; ferner, daß die volle Abgabenerhebung erst beginnen dürfe, wenn der volle Erfolg eingetreten sei.

Für die Weser dagegen sollte es nach den Kommissionsbeschlüssen, abgesehen von der Erhöhung des vorher zu verausgabenden Baukostenteiles, lediglich bei der Tatsache der Zuführung von Zuschußwasser aus dem Waldecker Sammelbecken sein Bewenden haben. Ein Erfolg dieser Tatsache war nicht zur Voraussetzung der Abgabenerhebung gemacht. Dies hat unsere bereits oben erwähnte neue Eingabe veranlaßt, und zwar hatten wir beantragt, als weitere Voraussetzung der Abgabenerhebung in das Gesetz aufzunehmen, daß die in § 2 b

Digitized by Google

vorgesehene Erhöhung des Mittelkleinwassers mindestens zur Hälfte erreicht sein müßte, und ferner gefordert, daß auch auf der Weser höchstens drei Viertel der in § 8 angegebenen Sätze erhoben werden dürften, solange nicht die im § 2 b vorgesehenen Fahrwassertiefen vollständig hergestellt seien. Der Antrag hat dann nach vorheriger Verständigung mit der Regierung eine im wesentlichen nur formelle Änderung erfahren und ist in dieser veränderten Fassung widerspruchslos angenommen worden. Danach darf die Abgabenerhebung erst beginnen,

»wenn einschließlich der Bauzinsen drei Viertel der veranschlagten Gesamtkosten für die im § 2 Absatz 1 b genannten Bauten verausgabt sind, der Weser aus dem Waldecker Sammelbecken Wasser im regelmäßigen Betriebe zugeführt wird und von den im § 2 Abs. 1 b vorgesehenen Fahrwassertiefen erreicht sind

1. in der Weser bei erhöhtem Mittelkleinwasser für die Strecken

   Münden—Karlshafen . . 0,95 Meter
   Karlshafen—Minden . . 1,10 „
   Minden—Allermündung 1,35 „
   Allermündung—Bremen 1,50 „

2. in der Aller bei Mittelkleinwasser für die Strecke von der Leinemündung bis zur Weser 1,25 Meter.«

Außerdem ist hinsichtlich der Erhebung der vollen Sätze die Weser unserem Wunsche entsprechend nunmehr ebenso behandelt wie Rhein und Elbe.

Wie wertvoll diese Errungenschaft ist, brauche ich nicht näher auszuführen. Die neue Fassung gibt auch der Weser die Garantie, daß wir keinesfalls Abgaben zu zahlen brauchen, solange wir nicht tatsächlich des in Aussicht gestellten Erfolges teilhaftig sind. Diese Garantie ist besonders wertvoll angesichts der besorgniserregenden Wasserverhältnisse des letzten Sommers, die es zweifelhaft erscheinen lassen müssen, ob wirklich

Digitized by Google

die beiden Stauweiher im Eder- und Diemeltal imstande sein werden, sowohl den Ansprüchen des Kanals wie denjenigen der Weser zu genügen.

Zusammenfassend ist über die Rechtslage hinsichtlich des Beginns der Abgabenerhebung folgendes zu sagen: Bevor die Abgabenerhebung beginnen kann, müssen erst drei Stationen passiert werden, von denen zwei materielle, die letzte lediglich formelle Bedeutung besitzen.

1. Wenn das Gesetz vom Reichstag und Bundesrat verabschiedet sein wird, so ist es damit noch nicht in Kraft getreten. Vielmehr wird der Zeitpunkt, mit dem es in Kraft tritt, gemäß Artikel VII durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt, und zwar kann dieser Zeitpunkt hinsichtlich der Bestimmungen des Artikels II abweichend von dem im übrigen gewählten Zeitpunkt und für die einzelnen Stromgebiete verschieden festgesetzt werden. Es kann also z. B. Artikel II für die Weser in Kraft gesetzt werden, für Rhein und Elbe dagegen nicht. Solange aber eine solche den Artikel II für das betreffende Stromgebiet in Kraft setzende Verordnung nicht vorliegt, kann auch die Abgabenerhebung nicht beginnen, es sei denn, daß es sich um kanalisierte Flußstrecken handelt (vgl. Art. III Abs. 1).

2. Ist Artikel II für ein Stromgebiet, also z. B. für die Weser, in Kraft gesetzt, so bedarf es, um den Abgabenbeginn zu ermöglichen, nunmehr der Erfüllung der Voraussetzungen des Artikels II § 11. Um diese zu erreichen, ist erforderlich,

a) daß die Regierungen bei ihren Landtagen entsprechende Vorlagen einbringen (wozu sie nach den regierungsseitigen Mitteilungen in der Kommission verpflichtet sein würden);

b) daß der Landtag die erforderlichen Mittel bewilligt (wozu er notabene nicht verpflichtet ist);

c) daß auf Grund dieser Bewilligung die Bauten mindestens zu drei Viertel ausgeführt werden;

Digitized by Google

d) daß endlich der in Aussicht gestellte Erfolg der Bauten in dem in § 11 angegebenen Maße erreicht ist.

3. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so kommt noch die dritte, rein formale Station, nämlich die Beschlußfassung des Verwaltungsausschusses gemäß § 6 Ziffer 4 nach vorheriger Anhörung des Strombeirats gemäß § 7 Ziffer 3. Diese Beschlußfassung ist aber nicht in das Belieben des Verwaltungsausschusses gestellt, sondern sie muß, sofern die Stationen 1 und 2 passiert sind, vorgenommen werden.

Eine wichtige Frage, speziell für die Weser, ist die: Welche Baukosten sind es, von denen drei Viertel verausgebt sein müssen, ehe die Abgabenerhebung beginnen darf? Die Denkschrift Nr. 21 der Anlagen zum Kommissionsbericht nennt als Lasten (abgesehen von den nach der neuen Fassung wegfallenden Unterhaltungskosten vorhandener Fahrwasseranstalten) lediglich die Verzinsung und Tilgung der nach der Denkschrift Nr. 17 in Aussicht gestellten neuen Aufwendungen von rund 13½ Millionen Mark.

Zweifelhaft bleibt dabei zweierlei, nämlich

1. ob und wieviel von diesem Betrage nicht der Schiffahrt, sondern der Landesmelioration zu belasten ist. In dieser Beziehung ist hinzuweisen auf die Bemerkung des Berichterstatters der Kommission, Seite 158 des Berichts, wo es heißt: »Die Arbeiten an der Weser und der Elbe (im Gegensatz zu denen am Rhein) seien allerdings auch im Interesse der Landwirtschaft zur Regelung der Vorflut;«

2. ist nichts darüber gesagt, inwieweit etwa die Kosten der Stauweiher der Weser belastet werden sollen. Bisher war allgemein angenommen worden, daß wenigstens ein Teil dieser Kosten auf das Konto der Weser geschrieben werden würde. In meinem vorjährigen Referat hatte ich mich

Digitized by Google

auf den Standpunkt gestellt: ein Drittel zu Lasten des Kanals, ein Drittel zu Lasten der Weser und ein Drittel zu Lasten der Landwirtschaft. Soll der Weser dieses Drittel erspart bleiben, so können wir nur sagen: »Um so besser!« Im übrigen, auch wenn es ihr belastet werden sollte, würde es doch nicht ausreichen, um für sich allein die drei Viertel Baukosten darzustellen, die vor Beginn der Abgabenerhebung verausgabt sein müssen. Ich glaube also, wir haben hinlängliche Gewähr dafür, daß die Abgabenerhebung auf der Weser nicht beginnen kann, ehe nicht wenigstens ein Teil der in Aussicht gestellten neuen Mittel bewilligt und verausgabt ist.

II. An zweiter Stelle hatten wir gefordert, daß die Mittel der Strombauverbände nicht zur Unterhaltung älterer Anstalten verwendet werden dürften.

Dieser auch von vielen anderen Seiten gestellten Forderung ist entsprochen worden. In Artikel II sind die Ziffer a des § 3 sowie der ganze § 12 gestrichen worden.

Außerdem hat Artikel III eine veränderte Fassung erhalten, indem die Kosten solcher Stromverbesserungen, die bei der Verkündigung des Gesetzes noch in der Ausführung begriffen sind, nicht mehr generell durch Abgaben gedeckt werden dürfen, sondern nur in den jetzt im Gesetz speziell aufgeführten Fällen.

Dabei, daß bestehende Befahrungsabgaben forterhoben werden dürfen, hat es sein Bewenden behalten, trotz eines noch in letzter Stunde vom Abgeordneten Gothein unternommenen Versuches, die einschlägige Bestimmung zu streichen.

Indessen dürfen auch nach der neuen Fassung des Artikels III auf den obligatorischen Stromstrecken des Artikels II bestehende oder auch etwa neu eingeführte Befahrungsabgaben nur so lange weitererhoben werden, bis die allgemeine Abgabenerhebung für den Verband

Digitized by Google

beginnt und auch innerhalb dieses Zeitraumes nur für die Befahrung kanalisierter Flußstrecken. Damit ist die Erfüllung der alten für die Fulda gegebenen Zusage sichergestellt.

III. An dritter Stelle hatten wir gefordert, daß die beschließende Mitwirkung der Strombeiräte auf alle Tarifänderungen, die beratende auf die von der Anwendung des Tarifs zu gewährenden Ausnahmen erstreckt werde.

Die Forderung ist nicht ganz, aber zum großen Teil erfüllt.

Die beschließende Mitwirkung der Strombeiräte ist zwar nicht für alle Tarifänderungen, aber für alle Erhöhungen des ungestaffelten Tarifes zugestanden, d. h. nicht nur, wie es nach dem Entwurf sein sollte, für Überschreitungen der gesetzlichen Normalsätze, sondern auch für Versetzungen von Gütern in höhere Klassen. Und zwar bedarf es in allen Fällen einer Mehrheit von zwei Dritteln. Bei Änderungen hinsichtlich der Staffelung haben die Strombeiräte jedoch nach wie vor nur beratende Stimme, auch wenn die Änderung eine Mehrbelastung des Verkehrs bedeutet.

Die von uns geforderte beratende Mitwirkung bei Gewährung von Ausnahmen ist für allgemeine Ausnahmen, Befreiungen, Ermäßigungen und Abfindungen zugestanden. Hinsichtlich der in Einzelfällen aus Billigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründen gewährten Ausnahmen ist den Strombeiräten bei ihrem jedesmaligen Zusammentreten ein Nachweis vorzulegen.

Außerdem ist die beratende Mitwirkung ausgedehnt auf folgende Punkte:

a) Verteilung der in die Stromkassen fließenden Abgaben und Bildung von Ausgleichbeständen;

b) Vergütungen für die Festsetzung und Einziehung der Abgaben;

c) Baupläne und Kostenanschläge über die innerhalb des Stromverbandes auszuführenden Bauten.

Digitized by Google

IV. Auch unsere an vierter Stelle erhobene Forderung, daß die Befahrungsabgaben, abgesehen von den im Entwurf zugelassenen Zuschlägen, in keinem Falle über die für die einzelnen Güterklassen vorgesehenen Höchstsätze erhöht werden dürften, ist zwar nicht ganz, aber doch annähernd erfüllt. Denn nach § 8 Absatz 1 kann jetzt eine Erhöhung der im Gesetz selbst vorgesehenen Normal-Einheitssätze von 0,02, 0,04, 0,06, 0,08 und 0,1 Pfg. auf das Doppelte oder mehr nur durch Reichsgesetz erfolgen.

Dies gilt nicht für Zuschläge, die erhoben werden für solche Bauten, die außerhalb des obligatorischen Bauprogramms liegen, einerlei, ob es sich dabei um Stromstrecken des engeren oder des weiteren Kreises oder um ganz neu einbezogene Stromstrecken handelt. Würde z. B. die Weser kanalisiert, so würden derartige Zuschläge auch über das Doppelte der gesetzlichen Einheitssätze hinaus erhoben werden können.

Weitere neue Bestimmungen zum Schutze des Verkehrs sind folgende:

Nach § 8 Absatz 2 gehören Kohlen und Erze stets in die niedrigste Tarifklasse.

Nach § 8 Absatz 5 sind Güter in Schiffen ohne eigene Triebkraft abgabenfrei bis zu einer Tragfähigkeit der Schiffe von 200 Tonnen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, 150 Tonnen auf der Weser, Aller und Elbe, 100 Tonnen auf den übrigen Verbandsflüssen.

Güter in Schiffen mit eigener Triebkraft sind abgabenfrei bis zu einer Tragfähigkeit der Schiffe von 50 Tonnen.

Die Einschiebung der Aller hinter der Weser beruht auf einem Plenarbeschluß zweiter Lesung. Andernfalls hätte für die Aller nur die 100-Tonnen-Grenze gegolten. Auch diese Verbesserung verdanken wir dem Abgeordneten Hausmann—Hannover.

V. An fünfter Stelle hatten wir gefordert, klarzustellen, daß bei Gütertransporten die Befahrungsabgaben

Digitized by Google

nur nach dem Ladungsgewicht erhoben werden dürfen, und daß Schleppdampfer, die keine Ladung an Bord haben, sowie leere Frachtschiffe von Befahrungsabgaben frei bleiben.

Dem ist insofern entsprochen, als es in § 8 jetzt heißt, »in den Verbänden werden Befahrungsabgaben für Güter erhoben«, während es im Entwurf hieß, »in den Verbänden werden die Befahrungsabgaben nach Einheitstarifen erhoben, und zwar für Güter in fünf Klassen usw.«, was immerhin dem Zweifel Raum gab, ob nicht daneben noch besondere Abgaben vom Raumgehalt der Schiffe zulässig sein sollten.

Ferner ist neu bestimmt, daß Personenverkehr und Reisegepäck sowie Flößerei abgabenfrei sind.

VI. Außerdem hatten wir eine Reihe von Erwartungen ausgesprochen.

Zunächst die, daß bei Verteilung der Güter auf die Tarifklassen, bei Abgrenzung der Stromabschnitte und bei Abstufung der für sie geltenden Sätze der geringen Leistungsfähigkeit der Weser hinlänglich Rechnung getragen werde.

Der in der Kommission gegebenen Anregung, die Verteilung der Güter auf die fünf Tarifklassen im Gesetz selbst festzustellen, ist nicht stattgegeben worden. Die erstmalige Aufstellung der Tarife ist vielmehr, wie es auch nach dem Entwurf der Fall war, den Verwaltungsausschüssen überlassen, die hierbei, anders als bei späteren Tariferhöhungen, die Strombeiräte lediglich gutachtlich zu hören haben. Nur in einem Punkte hat das Gesetz selbst eine bindende Vorschrift gegeben, indem es ausgesprochen hat, daß Kohlen und Erze stets in die niedrigste Tarifklasse gehören. Das ist eine für den Rhein, wo der Kohlen- und Erzverkehr die ausschlaggebende Rolle spielt, ganz außerordentlich bedeutsame Vorschrift. Sie schafft für den Rheinverkehr tatsächlich eine Garantie, daß dort der in Aussicht genommene Durchschnittssatz der Abgabe eher

Digitized by Google

unterschritten als überschritten wird. Leider liegt es für die Weser wesentlich anders. Hier machen die beiden Artikel nur einen verschwindend geringen Bruchteil des Verkehrs aus. Infolgedessen ist auch die Bestimmung, wonach gerade Kohlen und Erze stets in die niedrigste Tarifklasse gehören, für die Weser von verhältnismäßig geringer Bedeutung. Um so nachdrücklicher müssen wir die Erwartung aussprechen, daß bei der Verteilung der übrigen Güter auf die Tarifklassen die besonderen Verhältnisse der Weser berücksichtigt werden, und daß dabei insbesondere auch die geringe Rolle des Kohlen- und Erzverkehrs für die Weser in Rücksicht gezogen wird.

Was ferner die Staffelung anlangt, so ist im Gesetz lediglich das Prinzip festgelegt, indem es heißt, daß die Abgaben nach Stromabschnitten »unter Berücksichtigung der verschiedenen Leistungsfähigkeit dieser Abschnitte für den Verkehr abgestuft werden«. Die Anwendung des Prinzips auf die einzelnen Stromgebiete ist den Verwaltungsausschüssen überlassen, denen hier die Strombeiräte gleichfalls nur beratend zur Seite stehen, und zwar lediglich beratend nicht nur bei der erstmaligen Festsetzung der Stromabschnitte und der Gebührenabstufung, sondern auch bei späteren Änderungen.

Darüber, wie die Staffelung für die drei Stromverbände gedacht ist, gibt die Denkschrift Nr. 21 der Anlagen zum Kommissionsbericht genaue Auskunft. Danach ist für die Weser folgendes in Aussicht genommen:

1. Abschnitt: Bremen bis Allermündung nebst Aller mit 100% der vollen Abgaben,
2. Abschnitt: Allermündung bis Hameln mit 85% der vollen Abgaben,
3. Abschnitt: oberhalb Hameln mit 70% der vollen Abgaben.

Für Rhein und Elbe sind gleichfalls drei Staffeln vorgesehen, freilich mit wesentlich stärkeren Abschlägen.

Digitized by Google

Auf dem Rhein sollen erhoben werden 100%, 70% und 50% der vollen Abgaben, auf der Elbe 100%, 70% und 55%.

Was zunächst die Wahl der Abschnitte anlangt, so können wir uns, glaube ich, mit dem, was vorgesehen ist, einverstanden erklären. Insbesondere ist es zu begrüßen, daß der erste Abschnitt verhältnismäßig kurz gewählt ist, und mit Rücksicht hierauf kann man es als annehmbar bezeichnen, wenn auf dem 2. Abschnitt nur 15% Abschlag gewährt werden, wogegen bei Rhein und Elbe der Aufschlag schon auf dem 2. Abschnitt 30% betragen soll. Wenn aber die Weser auch auf dem 3. Abschnitt wiederum nur einen Abschlag von 15% erhalten, mithin auf diesem letzten Abschnitt nicht mehr erreichen soll als Rhein und Elbe schon auf dem zweiten erreichen werden, so muß darin allerdings eine gewisse Benachteiligung der Weser erblickt werden. Eine Bestätigung dafür liefert die Denkschrift selbst, indem sie, ausgehend für die Weser von dem vereinbarten normalen Durchschnittssatz von 0,05 Pf., für die Elbe dagegen von dem etwas höheren normalen Durchschnittssatz von 0,054 Pf., trotzdem unter Berücksichtigung der vorgesehenen Staffelung für die Weser zu einem höheren Durchschnittssatz gelangt als für die Elbe. Denn nach der Berechnung der Denkschrift ergibt sich für die Weser ein Satz von 0,043 Pf., für die Elbe nur ein solcher von 0,042 Pf. Wenn der Unterschied von 1/1000 Pf. auch nur ein geringer ist, so zeigt er doch, daß bei der Staffelung die Weser verhältnismäßig ungünstig fährt. Denn da der eine Faktor, nämlich der normale Durchschnittssatz (d. h. der Durchschnittssatz ohne Staffelung), für die Weser günstiger angenommen ist als für die Elbe, so muß das für die Weser ungünstigere Ergebnis durch den anderen Faktor, d. h. durch die Art der Staffelung, bedingt sein. Für den Rhein ist als normaler Durchschnittssatz 0,044 Pf. zugrunde gelegt und als Durchschnittssatz unter Berücksichtigung der Staffelung 0,034 Pf. berechnet.

Digitized by Google

Dabei ist nochmals darauf hinzuweisen, daß vor allem für den Rhein, in nicht unerheblichem Maße aber auch für die Elbe, die Gesetzesbestimmung wegen der Tarifierung der Erze und Kohlen eine Garantie bietet gegen Überschreitung des Durchschnittssatzes, daß es dagegen für die Weser an einer solchen Garantie fehlt.

Nun scheint es, als ob die Mitteilungen in der Denkschrift nicht lediglich als Vorschläge, sondern als endgültige Festsetzungen anzusehen sind. Denn wie nach Seite 134 des Berichts in der Kommission von einem Bundesratsbevollmächtigten erklärt worden ist, beruht die für die Tarifbildung maßgebende Einteilung der Ströme in Streckenabschnitte, die in der Denkschrift Nr. 21 wiedergegeben und der Ertragsberechnung zugrunde gelegt ist, auf bindender Vereinbarung der beteiligten Regierungen. Damit würden die Beschlüsse der Verwaltungsausschüsse in diesem Punkte bereits vorweg genommen sein. Trotzdem hoffen wir, daß es gelingen wird, für den dritten Stromabschnitt der Weser noch einen etwas ermäßigten Satz zu erreichen.

Insbesondere hatten wir dann noch die Erwartung ausgesprochen, daß der in der Besprechung vom 21. November 1906 für die Weser vereinbarte Durchschnittssatz von 0,05 Pf. für das Tonnenkilometer nicht überschritten werde und daß, wenn infolge der Staffelung der Durchschnittssatz der Rheinabgaben unter 0,04 Pf. für das Tonnenkilometer sinken sollte, auch der Durchschnittssatz für die Weser entsprechend ermäßigt werde. Daß dieser Forderung im Prinzip entsprochen werden soll, ergibt sich aus dem soeben Dargelegten. Die Denkschrift legt für die Weser tatsächlich als normalen Durchschnittssatz 0,05 Pf. zugrunde und berechnet auf Grund der Staffelung eine Ermäßigung des Durchschnittssatzes auf 0,043 Pf.

Daß wir trotzdem bei der Staffelung nicht ganz so günstig abschneiden wie Rhein und Elbe, wurde gleichfalls schon dargelegt.

Digitized by Google

Ich erwähne schließlich noch einige Änderungen des Regierungsentwurfes, die zwar mit unseren Anträgen nicht in Verbindung stehen, aber doch auch für uns von Interesse sind.

So hat § 7 Abs. 1, der von der Zusammensetzung der Strombeiräte handelt, eine andere Fassung erhalten, durch die eine hinlängliche Beteiligung von Handel, Industrie und Schiffahrt sichergestellt werden soll. Die Zahl der Mitglieder des Strombeirats hat für die Weser keine Veränderung erfahren, während für Elbe und Rhein eine Verdoppelung der Sitze eingetreten ist. Ferner ist zu erwähnen, daß für die Mitglieder der Strombeiräte Stellvertreter zu wählen sind (§ 7 Abs. 2) und daß die Verwaltungsausschüsse das Recht haben, Vertreter in die Strombeiräte zu entsenden, die Strombeiräte auch befugt sind, solche Entsendung zu verlangen (§ 7 Abs. 12).

Dem Artikel IV § 4 sind zwei neue Sätze angefügt worden, wonach die Durchsuchung abgewendet werden kann, wenn der Schiffer sich bereit erklärt, die höchsten Abgaben zu entrichten, es sei denn, daß der Verdacht einer strafbaren Handlung vorliegt.

Schließlich verdient hervorgehoben zu werden, daß nach Artikel II § 14 Abs. 3 neben dem Schiffer nur noch der Schiffseigner für die Abgaben haftet. Nicht mehr dagegen, wie im Entwurf vorgesehen war, auch der Absender und Empfänger.

Wie ich eingangs erwähnte, haben wir es, soweit die Fassung des Gesetzes selbst in Frage kommt, mit geschehenen und unabänderbaren Dingen zu tun. Insoweit können wir uns daher darauf beschränken, unserer Befriedigung Ausdruck zu geben, daß die endgültige Fassung eine wesentlich verkehrsfreundlichere geworden ist. Zugleich aber hat sich aus meinen Ausführungen ergeben, daß eine Reihe wichtiger Punkte nicht durch das Gesetz selbst, sondern erst später durch verschiedene Instanzen entschieden werden sollen. Dahin gehören vor allem:

Digitized by Google

1. der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes für die verschiedenen Stromgebiete,
2. die Verteilung der Sitze in den Strombeiräten,
3. die Bewilligung der für das Bauprogramm erforderlichen Mittel,
4. die Feststellung, welcher Teil der Bausummen der Schiffahrt, welcher der Landesmelioration belastet werden soll,
5. die Feststellung des Tarifs und die Verteilung der einzelnen Güter auf die fünf Tarifklassen.

Wir können abermals der Hoffnung Ausdruck geben, daß bei diesen Entscheidungen den besonderen Verhältnissen, den Wünschen und Bedürfnissen der Weser Rechnung getragen werde.«

Digitized by Google

DENKSCHRIFT
über die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Weser und auf der Aller.

1. Die Weser.

Eine allgemeine Regulierung der Weser auf preußischem Gebiete wurde im Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts auf Grund einer Denkschrift vom Oktober 1879 in Angriff genommen, nach welcher bei dem niedrigsten damals bekannten Wasserstande folgende Fahrtiefen erstrebt werden sollten:

1. von Münden bis Karlshafen . . 0,80 m
2. von Karlshafen bis Minden . . 1,00 „
3. von Minden bis Bremen . . . 1,25 „

Die veranschlagten Kosten im Betrage von 3 200 000 Mk. wurden auf eine lange Reihe von Jahren verteilt, durch die Extraordinarien der Etats zur Verfügung gestellt und im Jahre 1894 auf Grund einer Denkschrift vom Dezember 1893 durch weitere 667 000 Mk. ergänzt. Auch auf braunschweigischem und bremischem Gebiet wurden zum Teil umfangreiche Regulierungen vorgenommen, die sich in den allgemeinen Rahmen hineinpaßten. Die preußischerseits bewilligten Mittel sind jetzt vollständig verbraucht und haben im Verein mit den außerpreußischen Arbeiten die Möglichkeit geboten, die Schiffahrtsverhältnisse der Weser erheblich zu verbessern und regelmäßiger zu gestalten. Dementsprechend hat sich auch der Verkehr von Münden bezw. Kassel bis Bremen wesentlich gehoben. Die Ladefähigkeit vieler Schiffe hat sich auf reichlich 600 t gesteigert, während im Jahre 1877 nur ein einziges Schiff vorhanden war, das mehr als 400 t zu laden vermochte, der Güterverkehr hat sich in den 30 Jahren von 1875 bis 1905 von 29 000 000 auf 176 000 000 tkm, d. h. auf das sechsfache gesteigert.

Trotzdem ist das in der Denkschrift von 1879 gesteckte Ziel nicht ganz erreicht worden, weil die zur

Digitized by Google

Verfügung stehenden Mittel zu gering waren. Einesteils sind die erstrebten Fahrtiefen bei niedrigem Wasserstande nicht stets vorhanden und andernteils fehlt es dem Strome streckenweise an der genügenden Fahrwasserbreite, so daß ein Kreuzen oder Überholen von Schleppzügen bei Niedrigwasser nicht überall möglich ist. Gerade dies ist aber ein Erfordernis für eine Wasserstraße, deren Verkehr schon jetzt nicht unbedeutend ist, sich nach Vollendung des Rhein-Weser-Kanals aber noch erheblich steigern wird.

Sobald daher der Plan jenes Kanals festere Gestalt annahm, d. h. um die Wende des neuen Jahrhunderts, begannen die Untersuchungen über eine vollkommenere Gestalt der Fahrrinne der Weser, verbunden mit Ermittlungen über Verbesserung der Hochwasserverhältnisse und gesteigertem Uferschutz.

Früher schon hatte man daran gedacht, die Weser von Hameln bis Bremen im Anschluß an den Mittellandkanal zu kanalisieren. Davon mußte aber Abstand genommen werden, als der Kanal in Hannover sein Ende fand und Bremen bei Fortfall der Verbindung nach der Elbe nicht mehr geneigt war, die Kosten der Weserkanalisierung von Minden nach Bremen zu tragen. Dagegen erbot sich Bremen, ein Drittel der Baukosten der im oberen Quellgebiet der Weser zu errichtenden Sammelbecken zu übernehmen, da von ihnen neben ihrer hauptsächlichen Aufgabe, Speisewasser für den Rhein-Weser-Kanal aufzuspeichern, eine wesentliche Vergrößerung der Wassertiefe der Weser bei Niedrigwasserzeiten erwartet wurde, namentlich, wenn weitere Regulierungsarbeiten dabei unterstützend mitwirkten. Letztere waren auf der unterhalb Nienburg bis Bremen gelegenen Weserstrecke um so mehr erforderlich, als bei der im Jahre 1894 stattgehabten Bewilligung für die Nachregulierung der größeren Ströme für diesen Stromteil Mittel nicht vorgesehen waren, weil damals noch die teilweise Kanalisierung der Weser beabsichtigt war.

Zurzeit kann nach den bei Mittelkleinwasser in den letzten 10 Jahren tatsächlich vorhanden gewesenen

Digitized by Google

geringsten Wassertiefen zwischen Münden und Karlshafen mit einer solchen von . . . . . rd. 0,65 m, zwischen Karlshafen und Minden i. W. mit einer solchen von . . . . . „ 0,80 „ zwischen Minden und der Allermündung von . . . . . „ 1,00 „ und unterhalb der Allermündung von . . „ 1,00 „ gerechnet werden.

Infolge der mit Bremen in den Jahren 1904 bis 1906 gepflogenen Verhandlungen über seine Beteiligung an den Kosten der Talsperrbauten wurde die Weserstrombauverwaltung beauftragt, ihre bereits früher eingeleiteten Voruntersuchungen durch einen Entwurf über den »Erweiterten Ausbau der Weser von Minden bis zur Landesgrenze mit Bremen« zu ergänzen und außerdem Untersuchungen über die Verbesserung der Fahrrinne von Münden bis Minden anzustellen. Der erstgenannte Entwurf liegt vor, während die Untersuchungen über die Oberstrecke so weit gediehen sind, daß die durch den weiteren Ausbau zu erreichende Fahrwasserverbesserung mit hinreichender Genauigkeit feststeht. Danach ist es möglich, die Weser derartig auszugestalten, daß bei gemitteltem Kleinwasser, ohne Berücksichtigung des aus den Sammelbecken abzugebenden Zuschußwassers, wenigstens folgende Fahrtiefen vorhanden sein werden:

1. von Münden bis Karlshafen (45 km Stromlänge) . . . . . 0,75 m,
2. von Karlshafen bis Hameln (90 km Stromlänge) . . . . . 0,95 „
3. von Hameln bis Minden i. W. (66 km Stromlänge) . . . . . 1,00 „
4. von Minden i. W. bis zur Allermündung (125 km Stromlänge) . . . . . 1,35 „
5. von der Allermündung bis km 352 oberhalb Hemelingen bei Bremen (26 km Stromlänge) . . . . . 1,55 „ bezw. 1,70 „

Digitized by Google

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß die ohne Berücksichtigung des Sammelbeckenzuschußwassers zu erreichenden Fahrtiefen zwar hinter den 1879 als Ziel angegebenen teilweise etwas zurückbleiben, daß indes die tatsächlich vorhandenen Fahrtiefen durchweg übertroffen werden.

Ihnen gegenüber bietet der neue Regulierungsplan eine Vertiefung

zwischen Münden und Karlshafen um . 10 cm,
„ Karlshafen und Hameln um . 15 „
„ Hameln und Minden um . . 20 „
„ Minden und der Allermündung um . . . . . 35 „
und unterhalb der Allermündung um 55 bezw. 70 „

Die angegebenen Tiefen sollen nun aber durch Zuschußwasser aus den Sammelbecken teilweise noch erheblich erhöht werden. Zunächst sollen alle Lücken in der Wasserführung durch Mittelkleinwasser aufgefüllt und darüber hinaus noch solche Zuschüsse gegeben werden, daß die Fahrtiefe bei Mittelkleinwasser allein hierdurch

von Münden bis Karlshafen um rund . . 35 cm,
also insgesamt auf mindestens 1,10 m,
von Karlshafen bis Hameln um rund . . 30 „
also insgesamt auf mindestens 1,25 m,
von Hameln bis Minden um rund . . . 25 „
also insgesamt auf mindestens 1,25 m,
von Minden bis zur Allermündung um rund 15 „
also insgesamt auf mindestens 1,50 m,
unterhalb der Allermündung um rund . 5 „
also insgesamt auf mindestens 1,60 m bis 1,75 m

vermehrt wird.

Dabei soll eine solche Fahrwasserbreite in der Flußsohle erreicht werden — wachsend von 25 m bei Münden bis etwa 70 m unterhalb der Allermündung —, daß überall ein Begegnen oder Überholen von Schleppzügen stattfinden kann. Allzuscharfe Flußkrümmungen

Digitized by Google

sollen gemindert und starke Gefälle, welche die Bergfahrt erschweren, nach Möglichkeit abgeschwächt werden.

Für die Weserstrecke unterhalb der Allermündung sieht das Gesetz eine demnächstige Wassertiefe bei erhöhtem Mittelkleinwasser von 1,75 m vor, obgleich dafür ein wirtschaftliches Bedürfnis erst in späterer Zeit zu erwarten ist. Der Entwurf für den weiteren Ausbau behandelt daher auch eine Variante, nach der zunächst nur eine Wassertiefe von wenigstens 1,60 m erreicht werden soll. Wenngleich der Unterschied in den Kosten nur verhältnismäßig gering ist — die Herstellung in 1,75 m Tiefe würde kaum 300000 Mk. mehr erfordern —, wird es doch zweckmäßig sein, zunächst nur eine Tiefe von 1,60 m zu erstreben und die weitere Vertiefung so lange hinauszuschieben, bis geänderte wirtschaftliche Verhältnisse dies bedingen. Es ist in der Zwischenzeit die Möglichkeit geboten, Erfahrungen zu sammeln und dem Strome Zeit zu lassen, sich den geänderten Verhältnissen anzupassen.

Im übrigen gründet sich der Entwurf des erweiterten Ausbaues auf die Erfahrungen, die bei der bisherigen Regulierung der Weser, insbesondere in den letzten zehn Jahren, gemacht sind. Probebauten in verschiedenen Stromstrecken haben gezeigt, daß das erhoffte Ziel zu erreichen ist. Insbesondere gilt dies von einer längeren Versuchsstrecke unterhalb Minden, die ergeben hat, daß das früher auf 1,40 m Wassertiefe bemessene Regulierungsziel auf 1,50 m erhöht werden kann, was namentlich wegen des gemischten Kanal-Weserverkehrs von großer Bedeutung ist. Bei dem Ausbau kommen nur solche Regulierungswerke: Buhnen, Uferdeckwerke, Parallelwerke, Leitdämme, Grundschwellen u. dergl. zur Anwendung, deren Bauart und Form sich bereits bewährt hat. Soweit die verfügbaren Mittel es irgend zulassen, sollen bei einbuchtenden Ufern an Stelle von Buhnen Uferdeckwerke verwendet werden, welche die beste Wasser- und Schiffsführung ermöglichen und außerdem, wie schon der Name andeutet, die günstigste

Digitized by Google

Sicherung der Ufergrundstücke gewährleisten. Grundschwellen, die aber nur bei übergroßen Flußtiefen angewendet werden können, dienen infolge der durch sie bewirkten Festlegung der Flußsohle hauptsächlich dazu, der durch natürliche Vorgänge beförderten, für die anliegenden Ländereien aber sehr unerwünschten weiteren Senkung des Niedrigwasserspiegels zu begegnen und letzteren unter Umständen für kurze Strecken wieder zu heben. Baggerungen sollen nur in beschränktem Umfang ausgeführt und die gewonnenen Baggermassen wieder im Strom hauptsächlich zur Herstellung der Uferdecke verwendet werden. Fast sämtliche Bauten sind zur Erhöhung ihrer Haltbarkeit und Verminderung der Unterhaltungskosten im wesentlichen aus Kies und Steinen herzustellen, wobei das über Wasser vergängliche Packwerk aus Faschinen nur aushilfsweise und unter Wasser Verwendung finden wird.

Der erweiterte Ausbau der oberen Weser zwischen Münden und Hameln würde seinen vollen Wert nicht besitzen, wenn nicht gleichzeitig die in Hameln bestehende Schleuse umgebaut würde. Sie besitzt bei 11 m Breite nur 61,6 m nutzbare Länge und reicht daher weder in der Breite für die auf der Weser verkehrenden größeren Schleppdampfer, noch in der Länge für die 65 m langen Kanalkähne von 600 t Tragfähigkeit aus. Ein Neubau ist seit langen Jahren geplant und nicht mehr lange hinauszuschieben, zumal sich auch einige bauliche Mängel am Schleusenbauwerk gezeigt haben. Unter die Gesamtkosten für die Verbesserung der Weserschiffahrtverhältnisse ist daher rund 1 Million Mark für den Neubau der Hamelner Schleuse aufgenommen. In ähnlicher Weise sind aus den Kosten des erweiterten Ausbaues auch einige mittelbare Ausgaben zu bestreiten, welche nicht besonders veranschlagt, aber im Insgemeintitel einbegriffen sind. Dazu gehören insbesondere Zuschüsse zum Umbau von Brücken, welche sowohl aus Rücksicht für die Schiffahrt, als auch aus Gründen des Hochwasserschutzes, des Landverkehrs u. dergl. ersetzt werden müssen.

Digitized by Google

Wie bereits eingangs erwähnt, liegt nur für die Strecke von Minden bis Bremen, d. h. bis oberhalb des neu erbauten Hemelinger Wehrs, ein vorläufiger Bauentwurf vor. Vor der Bauausführung sind daher zunächst der für die Oberstrecke bereits in Angriff genommene Vorentwurf fertig- und demnächst allmählich, dem Bedürfnis und der fortschreitenden Bauausführung entsprechend, die Sonderentwürfe aufzustellen. Dieser Sachlage entsprechend haben die Kosten auch nur für die Strecke unterhalb Minden genau ermittelt werden können, während oberhalb eine Schätzung Platz greifen mußte.

Die Gesamtbaukosten sind vorbehaltlich genauerer Festsetzung zu rund 10 500 000 Mk. veranschlagt, von denen rund 9 100 000 Mk. auf preußisches, rund 1 300 000 Mk. auf braunschweigisches und rund 100 000 Mark auf lippesches Gebiet entfallen.

Über die Unterverteilung im einzelnen gibt die folgende Zusammenstellung ein ungefähres Bild:

	Preußen Mk.	Braunschweig Mk.	Lippe Mk.
I. Hannov. Münden bis Karlshafen (km 0 bis 44,86)	765 000	—	—
Karlshafen bis Minden (km 44,86 bis 201,0) einschl. des Umbaues der Hamelner Schleuse	4 135 000	600 000	106 000
zusammen I.....	4 900 000	600 000	106 000
II. Bei Minden (km 201,0 bis 207,7)..	190 000	—	—
III. Von Minden bis zur bremischen Grenze bei 1,60 m Mindesttiefe (km 207,7 bis 351,7, bezw. 361,69)	4 000 000	730 000	—
Zusammen.....	9 090 000	1 330 000	106 000
Im ganzen.....	10 526 000 Mk.		

Ob diese Zusammenstellung und die Kostenverteilung unter die beteiligten Staaten in allen Teilen auch für die Bauausführung maßgebend sein sollen, wird von den

Digitized by Google

Sonderentwürfen und den Abmachungen zwischen den einzelnen beteiligten Staaten abhängen.

Die Höhe der demnächstigen Unterhaltungskosten für die Anlagen des erweiterten Ausbaues lassen sich zurzeit noch nicht genau übersehen; sie mögen überschläglich zu 1 v. H. der Neubaukosten, d. h. zu jährlich 105000 Mk. angenommen werden, die sich etwa in gleichem Verhältnis wie die Neubaukosten auf die einzelnen Bundesstaatgebiete verteilen dürften.

Als Bauzeit sind etwa 10 Jahre als zweckmäßig zu bezeichnen; die Reihenfolge der Arbeiten wird — abgesehen von technischen Gründen — durch die größere oder geringere Dringlichkeit einzelner Verbesserungen bedingt werden.

Durch die vorstehend beschriebenen Maßnahmen — erweiterter Ausbau und Zuschußwasser aus den Sammelbecken — wird eine sichere, bequeme Befahrung der Weser mit verhältnismäßig großen Schiffen bei günstigerer Ausnutzung ihres Tiefgangs und ihrer Ladefähigkeit ermöglicht werden. Dies wird sich durch Ermäßigung der Schiffahrtkosten und, soweit der Gewinn durch die neu einzuführenden Schiffahrtabgaben nicht aufgehoben wird, auch durch erhöhten Verdienst der Schiffahrttreibenden oder durch Ermäßigung der Weserfrachtsätze bemerkbar machen. In welchem Umfange die Schiffahrtkosten sich vermindern werden, ist auf rechnerischem Wege zu ermitteln versucht. Dabei sind die Untersuchungen benutzt, welche in Preußen seinerzeit den Ermittlungen über die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals zugrunde gelegt worden sind und welche im wesentlichen auch heute noch zutreffen. Jedenfalls geben sie bei einer vergleichenden Anwendung auf die heutigen und demnächstigen Schiffahrtverhältnisse der Weser ein voraussichtlich zutreffendes Bild von den durch den erweiterten Ausbau und das Talsperrenzuschußwasser zu erwartenden Vorteilen.

Das Ergebnis der Ermittlungen ist kurz folgendes:

Digitized by Google

Die Schiffahrtkosten vermindern sich durchschnittlich auf der Strecke

Münden—Karlshafen von 1,07 auf 0,83 Pf., also um 0,24 Pf./tkm,

Karlshafen—Hameln von 0,95 auf 0,73 Pf., also um 0,22 Pf./tkm,

Hameln—Minden von 0,87 auf 0,73 Pf., also um 0,14 Pf./tkm,

Minden—Bremen von 0,77 auf 0,64 Pf., also um 0,13 Pf./tkm.

Wenn man nun berücksichtigt, daß auf der Weser Schiffahrtabgaben in Höhe von durchschnittlich 0,043 Pf./tkm eingeführt werden sollen, so ergibt sich, daß die insgesamt zu erwartenden Vorteile erheblich höher sind als die Abgaben und durchschnittlich mehr als das Dreifache der letzteren betragen werden. Hierbei ist wie bei der ganzen vorstehenden Betrachtung noch nicht berücksichtigt, daß die dem Weserlaufe bevorstehenden Verbesserungen erst durch die in Aussicht stehende regelmäßigere und bessere Ausnutzung der Schiffstragfähigkeit dem Wasserverkehr einen ganz besonderen und sonst nicht zu erwartenden Aufschwung bringen und viele Güter der Wasserstraße zuführen werden, die ihr bisher fern blieben.

2. Die Aller.

Die Aller wird augenblicklich von Celle bis zur Leinemündung auf eine Länge von rund 52 km durch vier Staustufen kanalisiert. Unterhalb der Leinemündung finden sich bei der durch den Hinzutritt der Leine vergrößerten Wasserführung verhältnismäßig schwache Gefälle, so daß hier ein erweiterter Ausbau Schiffahrtstiefen und -breiten verspricht, die denen auf der Weser zwischen Minden und der Allermündung ungefähr gleichkommen. Insbesondere wird es möglich sein, die Wassertiefe bei Mittelniedrigwasser durchweg auf rund 1,50 m

Digitized by Google

zu bringen. Dabei sollen die Krümmungen des Flusses so weit begradigt und die Sohlenbreiten so festgesetzt werden, daß Schleppzüge sich an jeder Stelle begegnen oder überholen können. Allgemeine Feststellungen über Querschnittsform und Längsgefälle sind bereits gemacht und werden bei Neu- und Unterhaltungsarbeiten berücksichtigt. Ob es sich bei weiterer Bearbeitung als notwendig erweisen wird, an Stelle der Regulierung noch eine oder zwei Staustufen einzulegen, bedarf genauer Überlegung, wobei insbesondere auch die Wirtschaftlichkeit der Anlage zu prüfen ist. Einstweilen kann angenommen werden, daß der erweiterte Ausbau der Aller von der Leinemündung bis zur Mündung in die Weser bei 65 km Länge etwa 3 Millionen Mark kosten wird.

Die Mehrausgabe an Unterhaltungskosten, welche durch den erweiterten Ausbau bedingt wird, kann unter Vorbehalt auf jährlich 30000 Mk. geschätzt werden.

Auch für die Aller ist eine Bauzeit von etwa zehn Jahren angenommen.

Irgendwelchen Einfluß auf die Gestaltung der Stromrinne und der Fahrbahn oder auf den Abbruch oder die Anschwemmung der Ufer im Mündungsgebiete der Weser unterhalb Bremen können die in dieser Denkschrift erwähnten Regulierungsarbeiten an der Oberweser und Aller schon deshalb nicht ausüben, weil die Oberweser von der Unterweser, d. h. vom Ebbe- und Flutgebiete, durch das bei Hemelingen kurz oberhalb Bremen erbaute Wehr getrennt ist.

Digitized by Google

HANDELS- UND SCHIFFAHRTS-VERTRAG
zwischen dem Deutschen Reiche und Japan nebst zugehörigem Zollabkommen.

Zwischen dem Deutschen Reiche und Japan ist am 24. Juni 1911 folgender

Handels- und Schiffahrtsvertrag

abgeschlossen worden:

Artikel 1.

Die Angehörigen eines jeden der Hohen vertragschließenden Teile sollen volle Freiheit genießen, überall die Gebiete des anderen Teiles zu betreten und sich daselbst aufzuhalten.

Unter der Voraussetzung, daß sie sich nach den Landesgesetzen richten, werden sie die nachstehend aufgeführten Rechte genießen:

1. Sie sollen in bezug auf die Niederlassung, auf die Verfolgung ihrer Studien und Forschungen, auf die Ausübung ihrer Berufe und ihrer Beschäftigungen sowie auf den Betrieb ihrer gewerblichen und industriellen Unternehmungen in jeder Beziehung auf demselben Fuße wie die Angehörigen der meistbegünstigten Nation behandelt werden.
2. Sie sollen in gleicher Weise wie die Inländer befugt sein, innerhalb des ganzen Gebiets des anderen Teiles zu reisen und mit allen Arten von erlaubten Handelsartikeln Handel zu treiben.
3. Sie dürfen Häuser, Fabrikgebäude, Warenhäuser, Läden und die dazu gehörigen Räumlichkeiten zu Eigentum besitzen, mieten oder innehaben. Ferner dürfen sie Land zu Wohn-, Handels-, gewerblichen, industriellen und anderen erlaubten Zwecken pachten.

Digitized by Google

4. Sie sollen in bezug auf den Besitz von beweglichen Sachen aller Art, auf den, sei es kraft letzten Willens oder in anderer Weise erfolgenden Erwerb von Todeswegen bei solchem Vermögen aller Art, welches sie unter Lebenden gesetzmäßig erwerben dürfen, und in bezug auf alle wie immer beschaffenen Verfügungen über Vermögen jeder Art, welches in gesetzmäßiger Weise erworben ist, die nämlichen Begünstigungen, Freiheiten und Rechte genießen und in diesen Beziehungen keinen höheren Abgaben und Lasten unterworfen sein als die Inländer oder die Angehörigen der meistbegünstigten Nation.
5. Sie dürfen, unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit, alle Arten von unbeweglichem Vermögen erwerben und besitzen, welches nach den Gesetzen des Landes von den Angehörigen irgendeiner anderen fremden Nation erworben und besessen werden kann, wobei sie sich indessen immer nach den in den genannten Gesetzen vorgeschriebenen Bedingungen und Beschränkungen zu richten haben.
6. Sie sollen von jedem zwangsweisen Militärdienste, sei es im Heere, in der Flotte, der Bürgerwehr oder der Miliz, befreit sein, desgleichen von allen an Stelle persönlicher Dienstleistungen auferlegten Abgaben sowie von allen Zwangsanleihen. Auch sollen sie zu militärischen Requisitionen und Kontributionen irgendwelcher Art nur unter denselben Bedingungen und auf denselben Grundlagen herangezogen werden wie die Inländer oder die Angehörigen der meistbegünstigten Nation.
7. Sie sollen unter keinem Vorwande gezwungen werden, andere oder höhere Abgaben oder Steuern zu bezahlen, als diejenigen, welche jetzt oder künftig von Inländern oder Angehörigen der meistbegünstigten Nation gezahlt werden.

Digitized by Google

Artikel II.

Die Wohngebäude, Warenhäuser, Fabriken und Läden der Angehörigen eines jeden der Hohen vertragschließenden Teile und alle dazu gehörigen Räumlichkeiten in den Gebieten des anderen Teiles sollen unverletzlich sein. Es ist unzulässig, daselbst Haussuchungen oder Durchsuchungen vorzunehmen oder Bücher, Papiere oder Rechnungen zu prüfen oder einzusehen, ausgenommen unter den Bedingungen und in den Formen, die von den Gesetzen für Inländer vorgeschrieben sind.

Artikel III.

Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schiffahrt zwischen den Gebieten der beiden Hohen vertragschließenden Teile bestehen.

Die Angehörigen des einen der vertragschließenden Teile sollen volle Freiheit genießen, mit ihren Schiffen und deren Ladungen alle Plätze, Häfen und Flüsse in den Gebieten des anderen Teiles zu besuchen, welche für den Außenhandel geöffnet sind oder künftighin geöffnet werden. Jedoch sollen sie gehalten sein, sich immer nach den Gesetzen des Landes zu richten, das sie besuchen.

Artikel IV.

Die Einfuhrzölle auf Gegenstände, die in den Gebieten eines der Hohen vertragschließenden Teile erzeugt oder verfertigt sind, sollen bei der Einfuhr in die Gebiete des anderen Teiles entweder durch besondere Abmachungen zwischen den beiden Staaten oder durch die innere Gesetzgebung eines jeden derselben geregelt werden.

Keiner der vertragschließenden Teile soll auf die Ausfuhr irgendeines Gegenstandes nach den Gebieten des anderen Teiles irgendwelche anderen oder höheren Zölle oder Abgaben legen als diejenigen, welche bei der Ausfuhr der gleichen Gegenstände nach irgend einem dritten, fremden Lande jetzt oder in Zukunft zu entrichten sind.

Digitized by Google

Artikel V.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den gegenseitigen Verkehr zwischen beiden Ländern in keiner Weise durch Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote zu hemmen.

Ausnahmen, sofern sie auf alle oder doch auf alle diejenigen Länder angewendet werden, bei denen die gleichen Voraussetzungen zutreffen, können nur in folgenden Fällen stattfinden:

1. für den Kriegsbedarf unter außerordentlichen Umständen;
2. aus Rücksichten auf die öffentliche Sicherheit;
3. aus Rücksichten der Gesundheitspolizei oder zum Schutze von Tieren oder Nutzpflanzen gegen Krankheiten oder Schädlinge;
4. zu dem Zwecke, um auf fremde Waren Verbote oder Beschränkungen anzuwenden, die durch die innere Gesetzgebung für die Erzeugung, den Vertrieb oder die Beförderung gleichartiger einheimischer Waren im Innland festgesetzt sind.

Artikel VI.

Die Angehörigen eines jeden der vertragschließenden Teile sollen in den Gebieten des anderen mit Bezug auf die Befreiung von Durchfuhrzöllen und in allem, was sich auf Zollniederlagen, Ausfuhrvergütungen, Rückzölle und auf Erleichterungen hinsichtlich der Einfuhr oder der Ausfuhr von Waren bezieht, völlige Gleichstellung mit den Inländern genießen.

Artikel VII.

Kaufleute und Fabrikanten, welche sich durch den Besitz einer von den Behörden des einen der vertragschließenden Teile ausgefertigten Gewerbe-Legitimationskarte darüber ausweisen, daß sie in dem Gebiete dieses Teiles zum Gewerbebetriebe berechtigt sind, sollen befugt sein, persönlich oder durch Handlungsreisende in dem Gebiete des anderen Teiles Einkäufe zu machen oder

Digitized by Google

Bestellungen aufzunehmen, und zwar mit oder ohne Muster. Solche Kaufleute, Fabrikanten und ihre Handlungsreisenden sollen, wenn sie dergestallt Einkäufe machen oder Bestellungen aufnehmen, hinsichtlich der Besteuerung und der Erleichterungen die Behandlung der meistbegünstigten Nation genießen.

Die vertragschließenden Teile werden sich gegenseitig Mitteilung darüber machen, welche Behörden zur Erteilung von Gewerbe-Legitimationskarten befugt sein sollen.

Gegenstände, die als Muster für die im ersten Absatz erwähnten Zwecke eingeführt werden, sollen in jedem der beiden Länder zeitweilig zollfrei zugelassen werden, in Gemäßheit der Zollvorschriften und Förmlichkeiten, die festgesetzt sind, um die Wiederausfuhr oder, wenn diese nicht innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit erfolgt, die Zahlung der vorgeschriebenen Zölle zu sichern. Aber das genannte Vorrecht soll sich nicht auf Gegenstände erstrecken, die wegen ihrer Menge oder ihres Wertes nicht als Muster angesehen werden können, oder die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Wiederausfuhr nicht identifiziert werden können. Die Entscheidung der Frage, ob Gegenstände sich als zollfrei zuzulassende Muster eignen, bleibt in allen Fällen ausschließlich den zuständigen Behörden des Platzes vorbehalten, wo die Einfuhr bewirkt wird.

Artikel VIII.

Die Erkennungszeichen, Stempel oder Siegel, die an die im vorigen Artikel genannten Muster von den Zollbehörden des einen Landes angelegt worden sind, und das von ihnen amtlich bescheinigte, eine eingehende Beschreibung der Muster enthaltende Verzeichnis derselben sollen von den Zollbehörden des anderen Landes in dem Sinne anerkannt werden, daß die betreffenden Gegenstände als Muster gelten und von jeder Zollrevision befreit sind, ausgenommen, soweit die letztere

Digitized by Google

notwendig ist, um die Identität der vorgelegten Muster mit den in dem Verzeichnis aufgeführten festzustellen. Die Zollbehörden eines jeden der vertragschließenden Teile dürfen jedoch in besonderen Fällen, in denen sie eine solche Vorsichtsmaßregel für erforderlich halten, den Mustern weitere Erkennungszeichen anlegen.

Artikel IX.

Aktiengesellschaften und andere kommerzielle, industrielle oder finanzielle Gesellschaften mit Einschluß der Versicherungsgesellschaften, die in dem Gebiete des einen vertragschließenden Teiles ihren Sitz haben und nach dessen Gesetzen zu Recht bestehen, werden auch in dem Gebiete des anderen Teiles als gesetzlich bestehend anerkannt und sollen befugt sein, daselbst, sei es als Kläger, sei es als Beklagte, nach den Gesetzen dieses anderen Teiles vor Gericht aufzutreten.

Ihre Zulassung zum Gewerbe- oder Geschäftsbetriebe sowie zum Erwerbe von Vermögen in dem Gebiete des anderen Teiles bestimmt sich nach den dort geltenden Vorschriften. Doch sollen die Gesellschaften in diesem Gebiete jedenfalls dieselben Rechte genießen, welche den gleichartigen Gesellschaften der meistbegünstigten Nation zustehen oder künftig eingeräumt werden.

Artikel X.

Alle Gegenstände, welche in die Häfen eines der Hohen vertragschließenden Teile auf inländischen Schiffen gesetzmäßig eingeführt werden oder künftig eingeführt werden dürfen, können in gleicher Weise in diese Häfen auf Schiffen des anderen vertragschließenden Teiles eingeführt werden, ohne anderen oder höheren Zöllen oder Abgaben, gleichviel welcher Benennung, unterworfen zu sein als denjenigen, die bei der Einfuhr dieser Gegenstände auf inländischen Schiffen zu entrichten sind. Diese gegenseitige gleiche Behandlung erfolgt ohne Unterschied, ob die betreffenden Gegen-

Digitized by Google

stände unmittelbar von dem Ursprungsort oder von einem anderen fremden Platze kommen.

Ebenso soll eine völlig gleiche Behandlung hinsichtlich der Ausfuhr herrschen, so daß dieselben Ausfuhrzölle sowie dieselben Ausfuhrvergütungen und Rückzölle gezahlt werden sollen, die in den Gebieten eines jeden der vertragschließenden Teile bei der Ausfuhr irgendeines zur Ausfuhr gegenwärtig oder künftig gesetzlich zugelassenen Gegenstandes gewährt werden, gleichviel ob die Ausfuhr auf japanischen oder deutschen Schiffen erfolgt, und ohne Rücksicht auf den Bestimmungsort, mag dieser ein Hafen des anderen Teiles oder einer dritten Macht sein.

Artikel XI.

Rücksichtlich des Liegeplatzes, des Ladens und Löschens von Schiffen in den Hoheitsgewässern der Hohen vertragschließenden Teile sollen den inländischen Schiffen keine Vorrechte oder Erleichterungen gewährt werden, die nicht in derselben Weise, in gleichen Fällen, den Schiffen des anderen Landes gewährt werden; die Absicht der vertragschließenden Teile geht dahin, daß in dieser Hinsicht die beiderseitigen Schiffe auf dem Fuße völliger Gleichheit behandelt werden.

Artikel XII.

Alle Schiffe, welche nach deutschem Recht als deutsche, und alle Schiffe, welche nach japanischem Recht als japanische Schiffe anzusehen sind, sollen im Sinne dieses Vertrags als deutsche beziehungsweise japanische Schiffe gelten.

Artikel XIII.

Keine Tonnen-, Durchfuhr- oder Kanal-, Hafen-, Lotsen-, Leuchtturm-, Quarantäne- oder andere gleichartige oder entsprechende Abgaben oder Lasten irgendwelcher Bezeichnung, die im Namen oder zum Nutzen der Regierung von öffentlichen Beamten, von Privaten,

Digitized by Google

von Korporationen oder von Instituten irgendeiner Art erhoben werden, dürfen in den Hoheitsgewässern des einen Landes den Schiffen des anderen Landes auferlegt werden, sofern dieselben nicht in der gleichen Weise unter denselben Bedingungen den inländischen Schiffen allgemein und den Schiffen der meistbegünstigten Nation auferlegt werden. Diese Gleichheit in der Behandlung soll gegenseitig auf die beiderseitigen Schiffe Anwendung finden, ohne Rücksicht darauf, von welchem Platze sie ankommen und wohin sie bestimmt sein mögen.

Artikel XIV.

Schiffe, die den regelmäßig festgesetzten Postdienst eines der Hohen vertragschließenden Teile versehen, sollen in den Hoheitsgewässern des anderen Teiles die gleichen Erleichterungen, Vorrechte und Befreiungen genießen, wie diejenigen, die den gleichen Schiffen der meistbegünstigten Nation gewährt werden.

Artikel XV.

Die Küstenschiffahrt ist von den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages ausgenommen und bleibt der nationalen Flagge vorbehalten. Es besteht indessen Einverständnis darüber, daß jeder der beiden Teile in dieser Beziehung für seine Schiffe dieselben Befugnisse oder Vorrechte in Anspruch nehmen kann, die von dem anderen Teile den Schiffen irgendeines anderen Landes eingeräumt werden, insoweit er den Schiffen des anderen Teiles dieselben Befugnisse oder Vorrechte gewährt.

Als Küstenschiffahrt gilt nicht:

1. der Verkehr der Schiffe von einem Hafen zum andern, sei es, um daselbst vom Ausland mitgebrachte Passagiere oder Ladung ganz oder teilweise zu landen, sei es, um daselbst für das Ausland bestimmte Passagiere oder Ladung ganz oder teilweise an Bord zu nehmen;

Digitized by Google

2. die Beförderung von Passagieren, die mit direkten, im Ausland ausgestellten oder für das Ausland bestimmten Fahrscheinen versehen sind, oder von Waren, die mit direkten, im Ausland ausgestellten oder für das Ausland bestimmten Ladescheinen verschifft werden, von einem Hafen zum andern.

Artikel XVI.

In Fällen von Schiffbruch, von Beschädigungen auf See oder im Falle des Anlaufens eines Nothafens soll jeder der vertragschließenden Teile den Schiffen des anderen Teiles, mögen sie dem Staate oder Privaten gehören, denselben Beistand und Schutz und dieselben Befreiungen zuteil werden lassen, die in gleichen Fällen den inländischen Schiffen gewährt werden. Die von den schiffbrüchigen oder beschädigten Schiffen geborgenen Gegenstände sollen von allen Zöllen befreit bleiben, sofern sie nicht in den inneren Verbrauch übergehen; in diesem Falle haben sie die vorgeschriebenen Zölle zu entrichten.

Die Ortsbehörden sollen den nächsten Konsul des Flaggenstaats so bald als möglich von dem Schiffbruch oder der Beschädigung benachrichtigen. Die Konsuln der vertragschließenden Staaten sollen ermächtigt sein, den Angehörigen ihres Landes den erforderlichen Beistand zu leisten.

Artikel XVII.

Die Hohen vertragschließenden Teile kommen darin überein, daß, soweit in diesem Vertrage nicht ausdrücklich Ausnahmen vorgesehen sind, in allen auf Handel, Schiffahrt und Industrie bezüglichen Angelegenheiten jede Art von Vorrecht, Begünstigung oder Befreiung, welche der eine vertragschließende Teil den Schiffen oder den Angehörigen irgendeines anderen Staates gegenwärtig eingeräumt hat oder in Zukunft einräumen wird, sofort und bedingungslos auf die Schiffe

Digitized by Google

oder die Angehörigen des anderen vertragschließenden Teiles ausgedehnt werden soll, da es ihre Absicht ist, daß, abgesehen von den vorerwähnten Ausnahmefällen, Handel, Schiffahrt und Industrie eines jeden Landes von dem anderen in allen Beziehungen auf den Fuß der meistbegünstigten Nation gestellt werden sollen.

Artikel XVIII.

Der gegenwärtige Vertrag erstreckt sich auch auf die mit einem der vertragschließenden Teile gegenwärtig oder künftig zollgeeinten Gebiete.

Artikel XIX.

Der gegenwärtige Vertrag soll zusammen mit dem heute unterzeichneten, besonderen, gegenseitigen Zollabkommen am 17. Juli 1911 in Wirksamkeit treten und in Kraft bleiben bis zum 16. Juli 1923.

Im Falle keiner der Hohen vertragschließenden Teile dem anderen Teile zwölf Monate vor dem Ablauf des genannten Zeitraums seine Abicht, den Vertrag zu beendigen, kundgibt, soll der letztere bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage ab in Wirksamkeit bleiben, an welchem einer der vertragschließenden Teile ihn gekündigt haben wird.

Die vertragschließenden Teile behalten sich indessen die Befugnis vor, den gegenwärtigen Vertrag bis zum 31. März 1912 zu kündigen. In diesem Falle tritt der genannte Vertrag am 31. Dezember 1912 außer Wirksamkeit. Es besteht Einverständnis darüber, daß die vertragschließenden Teile von der erwähnten Befugnis keinen Gebrauch machen werden, ohne gleichzeitig das im ersten Absatz dieses Artikels genannte Zollabkommen zu kündigen.

Artikel XX.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifiziert werden, und die Ratifikationsurkunden sollen in Tokio so bald als möglich ausgetauscht werden.

Digitized by Google

Zu Urkund dessen haben ihn die beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Berlin, den 24. Juni Eintausendneunhundertundelf.

gez. Kiderlen.
gez. S. Chinda.

Das besondere, gegenseitige Zollabkommen zwischen dem Deutschen Reich und Japan lautet:

Artikel I.

Die in dem anliegenden Tarif A bezeichneten deutschen Boden- und Gewerbserzeugnisse werden bei ihrer Einfuhr in Japan und die in dem anliegenden Tarif B bezeichneten japanischen Boden- und Gewerbserzeugnisse werden bei ihrer Einfuhr in Deutschland, von welchem Platze sie auch kommen mögen, zu den durch diese Tarife festgestellten Bedingungen zugelassen.

Artikel II.

Gegenstände, die in den Gebieten eines der Hohen vertragschließenden Teile erzeugt oder verfertigt sind, sollen bei der Einfuhr in die Gebiete des anderen Teiles, von welchem Platze sie auch kommen mögen, die niedrigsten Zollsätze genießen, die auf gleichartige Gegenstände irgendeiner anderen fremden Herkunft angewendet werden.

Artikel III.

Gegenstände, die in den Gebieten des einen vertragschließenden Teiles erzeugt oder verfertigt sind, sollen, wenn sie in gehöriger Weise in die Gebiete des anderen Teiles eingeführt worden sind, nicht anderen oder höheren Steuern oder Oktroi-, Durchfuhr-, Lagerhaus- oder Akzise- oder Verbrauchsabgaben unterliegen, als solche gegenwärtig oder künftig von gleichartigen Gegenständen inländischer Herkunft erhoben werden.

Digitized by Google

Artikel IV.

Die vertragschließenden Teile kommen überein, daß im allgemeinen eine Verpflichtung zur Vorlage von Ursprungszeugnissen nicht bestehen soll. Doch können, insoweit als in einem der beiden Länder hinsichtlich gewisser Einfuhrwaren verschiedene Zollsätze gelten, Ursprungszeugnisse ausnahmsweise gefordert werden.

Die Ursprungszeugnisse sollen von den zuständigen Berufskonsuln ausgestellt werden. Insoweit es sich um Waren handelt, die von einem Orte abgesandt werden, an dem kein Berufskonsul seinen Sitz hat, wird der Konsul die von den zuständigen Behörden des Ursprungslandes ausgestellten Zeugnisse als Beweis für den Ursprung der Waren annehmen. Es besteht indessen Einverständnis darüber, daß der Konsul in Ausnahmefällen unter Angabe der Gründe, die eine solche Maßregel erforderlich machen, ergänzende Beweise verlangen kann.

Artikel V.

Das gegenwärtige Abkommen erstreckt sich auch auf die mit einem der vertragschließenden Teile gegenwärtig oder künftig zollgeeinten Gebiete.

Artikel VI.

Die Bestimmungen dieses Abkommens finden weder Anwendung auf die tarifarischen Zugeständnisse, die seitens des einen oder anderen der Hohen vertragschließenden Teile angrenzenden Staaten lediglich zur Erleichterung des örtlichen Verkehrs in einer beschränkten Zone zu beiden Seiten der Grenze bewilligt werden, noch auf die Behandlung, die den Erzeugnissen der nationalen Fischerei der vertragschließenden Teile gewährt wird, noch endlich auf die besonderen tarifarischen Begünstigungen, die von Japan bezüglich der in den territorialen Gewässern einer dritten Japan benachbarten Macht gewonnenen Fische und anderer Meereserzeugnisse eingeräumt werden.

Digitized by Google

Artikel VII.

Das gegenwärtige Abkommen soll, zusammen mit dem heute unterzeichneten Handels- und Schiffahrtsvertrage, am 17. Juli 1911 in Wirksamkeit treten und in Kraft bleiben bis zum 31. Dezember 1917.

Im Falle keiner der Hohen vertragschließenden Teile dem anderen Teile zwölf Monate vor dem Ablauf des genannten Zeitraums seine Absicht, das Abkommen zu beendigen, kundgibt, soll das letztere bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage ab in Wirksamkeit bleiben, an welchem einer der vertragschließenden Teile es gekündigt haben wird.

Die vertragschließenden Teile behalten sich indessen die Befugnis vor, das gegenwärtige Abkommen bis zum 31. März 1912 zu kündigen. In diesem Falle tritt das genannte Abkommen am 31. Dezember 1912 außer Wirksamkeit. Es besteht Einverständnis darüber, daß die vertragschließenden Teile von der erwähnten Befugnis keinen Gebrauch machen werden, ohne gleichzeitig den im ersten Absatz dieses Artikels genannten Handels- und Schiffahrtsvertrag zu kündigen.

Artikel VIII.

Das gegenwärtige Abkommen soll ratifiziert werden und die Ratifikationsurkunden sollen in Tokio so bald als möglich ausgetauscht werden.

Zu Urkund dessen haben ihn die beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Berlin, den 24. Juni Eintausendneunhundertundelf.

gez. Kiderlen.
gez. S. Chinda.

Der vorstehende Vertrag und das vorstehende Zollabkommen sind ratifiziert worden und der Austausch der Ratifikationsurkunden hat in Tokio stattgefunden.

Digitized by Google

Tarif A.

Zölle bei der Einfuhr nach Japan.

Nummer des Tarifs	Bezeichnung der Waren	Maßstab	Zollsatz Yen
aus 72	Leder:		
	1. von Bullen, Ochsen, Kühen, Büffeln, Pferden, Schafen und Ziegen:		
	B. gefärbt oder bunt, außer Walzenleder (roller leather)	v. Werte	15 v. H.
	C. anderes:		
	C—1. von Bullen, Ochsen, Kühen, Büffeln und Pferden:		
	c) anderes	„	15 v. H.
157	Salizylsäure	100 Kin	7,00
209	Chinin, salzsaures und schwefelsaures	„	60,00
aus 237	Indigo, künstlicher:		
	1. trocken	„	40,00
243	Alizarinfarbstoffe, Anilinfarbstoffe und sonstige Teerfarbstoffe, anderweit nicht aufgeführt	„	5,60
aus 283	Wollengarn, auch Kammgarn:		
	1. ungefärbt oder unbedruckt:		
	C. andere:		
	C—1. Kammgarn:		
	a) nicht über Nr. 32 des metrischen Systems..	„	13,20
	b) andere	„	13,20
aus 301	Gewebe aus Wolle und Gewebe aus Wolle und Baumwolle gemischt, aus Wolle und Seide oder aus Wolle, Baumwolle und Seide:		
	2. andere:		
	B. aus Wolle und Baumwolle:		
	a) im Gewichte bis zu 100 Gramm auf 1 Quadratmeter	„	44,00
	b) im Gewichte bis zu 200 Gramm auf 1 Quadratmeter	„	42,00
367	Packpapier und Zündholzpapier mit Ausnahme von Seidenpapier.....	„	1,50
aus 467	Zink:		
	2. Platten und Bleche:		
	C. andere:		
	b) andere:.....	„	2,20
aus 577	Gas-, Petroleum- und Heißluftmaschinen:		
	5. andere (im Stückgewichte von mehr als 2500 Kilogramm):		
	im Stückgewichte bis 5000 Kilogramm	„	5,00
	im Stückgewichte bis 50000 Kilogramm	„	4,50
	im Stückgewichte bis 100000 Kilogramm	„	4,00
	andere	„	3,50

Digitized by Google

Nummer des Tarifs	Bezeichnung der Waren	Maßstab	Zollsatz Yen
aus 580	Dynamomaschinen in Verbindung mit Kraftmaschinen:		
	3. in Verbindung mit Gas-, Petroleum- oder Heißluftmaschinen:		
	F. andere (im Stückgewichte von mehr als 5000 Kilogramm):		
	im Stückgewichte von mehr als 10000 Kilogramm bis 50000 Kilogramm	100 Kin	5,50
	im Stückgewichte bis 100000 Kilogramm	„	5,20
	andere	„	4,90

Tarif B.

Zölle bei der Einfuhr nach Deutschland.

Nummer des Tarifs	Bezeichnung der Waren	Zollsatz für 100 kg ℳ
aus 73	Pflanzenwachs (Sumachwachs) in natürlichem Zustande.....	5.—
aus 143	Hausenblase, unechte (japanische Pflanzengelatine, Agar-Agar, Kanten).....	frei
aus 247	Pflanzenwachs (Sumachwachs), zubereitet (gebleicht, gefärbt, in Täfelchen oder Kugeln geformt usw.)	10.—
aus 401	Habutae, ungemusterte taftbindige Gewebe ganz aus Seide des Maulbeerspinners ohne jede Beimischung von künstlicher Seide, von Florettseide oder von Seide des Eichenspinners und beiderseitig mit festen Kanten gewebt, roh, auch abgekocht (gebleicht) und gebügelt, im Gewichte von wenigstens 3 Momme auf die Gewebeeinheit, von der Art der hinterlegten Muster	300.—
aus 405	Taschentücher aus Habutaegeweben der in Nr. 401 dieses Vertragstarifs bezeichneten Art	400.—
	Habutaetaschentücher, die nicht unter den Begriff der Stickereien und Spitzen fallen, unterliegen vertragsmäßig einem Zuschlage von 5 v. H. zu dem vorbezeichneten Zollsatze, wenn sie mit einfachen Säumen oder einzelnen Nähten versehen sind.	
	Als einfache Säume sind auch die einfachen Hohlsäume anzusehen.	
	Habutaetaschentücher werden nicht als bestickt angesehen, wenn die Stickerei nach keiner Richtung hin mehr als die Fläche eines Gevierts von 6 cm Seitenlänge bedeckt.	
587	Holzspangeflechte, auch gefärbt.....	1.—
aus 588	Strohgeflechte:	
	ungebleicht, ungefärbt.....	frei
	gebleicht, gefärbt	6.—

Digitized by Google

Nummer des Tarifs	Bezeichnung der Waren	Zollsatz für 100 kg ℳ
aus 589	Binsenmatten, im Stück oder abgepaßt:	
	grobe, roh oder gefärbt, gebeizt, gefirnißt..	3.—
	andere	12.—
aus 606	Knöpfe	150.—
aus 631	Feine Holzwaren (ausgenommen Stöcke), auch in Verbindung mit anderen Stoffen, soweit sie nicht dadurch unter höhere Zollsätze fallen, mit japanischem Lack (urushi) lackiert.	20.—
aus 670	Waren aus Papier oder Pappe, mit japanischem Lack (urushi) lackiert	20.—
aus 878	Waren aus Kupfer oder gegossenem Messing, mit japanischem Lack (urushi) lackiert; alle diese, soweit sie nicht unter Nr. 874, 879 oder 887 oder durch die Verbindung mit anderen Stoffen unter höhere Zollsätze fallen.	25.—

Im Laufe der deutsch-japanischen Vertragsverhandlungen ist festgestellt worden, daß zwischen den beteiligten Regierungen über folgende Punkte Einverständnis besteht:

I. Zum Handels- und Schiffahrtsvertrag.

A. Im allgemeinen:

1. Sollte der eine oder der andere der beiden vertragschließenden Teile seinen Rücktritt von den internationalen Abmachungen zum Schutz des gewerblichen Eigentums erklären, so wird er mit dem anderen Teil zum Zweck des gegenseitigen Schutzes der beiderseitigen Staatsangehörigen hinsichtlich der Materien, die den Gegenstand der erwähnten Abmachungen bilden, ein besonderes Abkommen schließen.

2. Dem von beiden Seiten hinsichtlich der einem Sonderabkommen vorbehaltenen Frage der Ewigpachtrechte in den ehemaligen Fremdenniederlassungen in Japan eingenommenen Rechtsstandpunkt wird durch die Nichtaufnahme einer diese Frage betreffenden Bestimmung in den vorliegenden Vertrag in keiner Weise präjudiziert.

Bis zum Abschluß des erwähnten Abkommens sollen in allen auf die Ewigpachtrechte bezüglichen

Digitized by Google

Angelegenheiten die deutschen Reichsangehörigen nicht schlechter behandelt werden als die Angehörigen irgendeines anderen Staates, die sich im Besitz von Ewigpachtrechten der gleichen Art befinden.

B. Im besonderen:

1. Zu Artikel I Absatz 2 Ziffer 3.

Durch die Bestimmung des Artikels I Absatz 2 Ziffer 3 wird das Recht gewährleistet, den Besitz an den im Eigentum stehenden oder gemieteten Häusern unentgeltlich oder entgeltlich Dritten zu überlassen, die dann ihrerseits zum Besitze berechtigt sein sollen.

2. Zu Artikel V Absatz 2 Ziffer 4.

Zu den in Artikel V Absatz 2 Ziffer 4 ins Auge gefaßten Ausnahmebestimmungen zählen auch diejenigen, die Waren betreffen, welche gegenwärtig oder künftig in den Gebieten des einen oder anderen der vertragschließenden Teile den Gegenstand eines Staatsmonopols bilden.

Zu Artikel XV.

3. Wo immer im Artikel XV Absatz 2 Ziffer 1 und 2 der Ausdruck »Hafen« vorkommt, bedeutet er einen »dem fremden Handel geöffneten Hafen«.

II. Zum Zollabkommen.

A. Mit Bezug auf den japanischen Tarif.

1. In betreff der Anmerkung zu Abschnitt IX des japanischen Tarifs:

Bei der Tarifierung bleibt die Beschaffenheit der Salleiste außer Betracht, ausgenommen in den Fällen, wo dieselbe zum Zweck der Verzierung des eigentlichen Gewebes bestimmt ist.

2. Zu Abschnitt XVI des japanischen Tarifs:

Im Falle, daß alle Teile einer zerlegten Maschine gleichzeitig eingeführt werden, darf die Summe der Zollgefälle, die auf diese Teile zur Erhebung gelangen,

Digitized by Google

nicht höher sein, als der Zoll, dem die gleiche Maschine in unzerlegtem Zustand unterliegen würde. Selbst in dem Falle, daß mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Verladung nicht alle Maschinenteile gleichzeitig eingehen, soll dieser Grundsatz Anwendung finden, wenn nachgewiesen wird, daß sie zusammen ein und dieselbe Maschine bilden.

3. Zu Nummer 580 des japanischen Tarifs:

Dynamomaschinen in Verbindung mit Kraftmaschinen sind, soweit sie getrennt eingeführt werden, nach Wahl des Importeurs nach den für die einzelnen Maschinen geltenden Sätzen zu verzollen.

B. Mit Bezug auf den deutschen Tarif.

1 Zu Nr. 401 des deutschen Tarifs:

Auf die Habutaegewebe, die unter der Nummer aus 401 des Tarifs B (Artikel 1 des Zollabkommens) benannt sind, sollen die Bestimmungen der allgemeinen Anmerkung 4 zu Ziffer 1 bis 10 des Stichworts »Gewebe« im Warenverzeichnisse zum Zolltarif (Seite 240) keine Anwendung finden.

2. Zu den Nrn. 587 und 588 des deutschen Tarifs:

Wenn Stroh und Holzspan zusammengeflochten sind, so sollen diese Geflechte je nach Maßgabe des vorherrschenden Stoffs wie Strohgeflechte oder wie Holzspangeflechte behandelt werden.

3. Zu Nr. 588 des deutschen Tarifs:

Strohgeflechte, welche nur vorgebleicht sind, sollen wie ungebleichte behandelt werden.

4. Zu Nr. aus 631 und aus 670 des deutschen Tarifs:

In den Nummern aus 631 und aus 670 des Tarifs B (Artikel 1 des Zollabkommens) sollen auch die Waren aus Holz, Papier und Pappe einbegriffen sein, die mit japanischem Lack (urushi) von Gold oder Silberfarbe lackiert sind.

Digitized by Google

GESETZ
betreffend
die Handelsbeziehungen Deutschlands zum Britischen Reiche.

Am 1. Januar 1912 ist mit Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags ein Gesetz in Kraft getreten, welches den Bundesrat ermächtigt, den Angehörigen und den Erzeugnissen des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, britischer Kolonien und auswärtiger Besitzungen auf weitere zwei Jahre, also bis zum 31. Dezember 1913, diejenigen Vorteile einzuräumen, die seitens des Reiches den Angehörigen oder den Erzeugnissen des meistbegünstigten Landes gewährt werden.

Der Bundesrat hat, wie in früheren Jahren, von der ihm erteilten Befugnis in der Weise Gebrauch gemacht, daß die Vorteile des Gesetzes den Angehörigen und den Erzeugnissen des großbritannischen Mutterlandes sowie der britischen Kolonien und auswärtigen Besitzungen mit Ausnahme von Kanada eingeräumt wurden. Vom 1. März 1910 ab sind diese Vergünstigungen für 25 Nummern des Zolltarifs, und zwar für die Nummern 2, 3, 4, 18, 19, 47, 48, 76, 83, 100, 103, 104, 108, 123, 126, 162, 208, 219, 316, 349, 350, 545, 556, 650 und 651 auch Kanada zugebilligt worden. Kanada hat vom gleichen Tage ab die Zuschlagszölle von $33^1/_8$ v. H. aufgehoben, welche seit dem Jahre 1903 von deutschen Erzeugnissen erhoben wurden. Die Verständigung ist eine provisorische und kann von beiden Teilen mit einer Frist von zwei Monaten gekündigt werden, falls in angemessener Zeit ein Handelsvertrag nicht zustande kommt.

Im übrigen hat sich die Rechtslage der Handelsbeziehungen zu Großbritannien und seinen Kolonien nicht verändert.

Digitized by Google

Der Handelsverkehr zwischen dem Deutschen Reiche und dem britischen Gesamtreich in den Jahren 1907 bis 1910 folgt im wesentlichen den Bahnen, welche die gesamte Weltwirtschaft in diesen Jahren durchlaufen hat. Das Jahr 1907 stand unter dem Einfluß der angespannten Tätigkeit aller wirtschaftlichen Kräfte, im folgenden Jahre setzte fast auf allen Gebieten ein Rückgang ein, während vom Jahre 1909 ab wieder eine aufsteigende Bewegung beginnt. So weist auch der deutsch-britische Verkehr fast überall für 1908 geringere Zahlen auf als für 1907; die Jahre 1909 und 1910 bringen wieder eine wesentliche Zunahme. Zwar hat die Einfuhr aus dem britischen Weltreich im Jahre 1910 mit 1733,1 Millionen Mark diejenige des Jahres 1907 mit 1806,2 Millionen Mark nicht ganz erreicht, die Ausfuhr dorthin hat aber im Jahre 1910 mit 1392,8 Millionen diejenige des Jahres 1907 mit 1326,6 Millionen Mark, welche den bisherigen Höchststand darstellte, überflügelt.

Der deutsche Außenhandel mit dem britischen Gesamtreich (einschließlich Kolonien) nahm in den Jahren 1909 und 1910 in Ein- und Ausfuhr wiederum, wie früher, die erste Stelle ein.

Die Einfuhr (ohne Edelmetalle) hatte

im Jahre	einen Wert von Millionen Mk.	= Przt. der Gesamteinfuhr
1907	1806,2	20,7
1908	1358,5	17,7
1909	1505,0	17,7
1910	1733,1	19,4

Die Ausfuhr (ohne Edelmetalle) hatte

im Jahre	einen Wert von Millionen Mk.	= Przt. der Gesamtausfuhr.
1907	1326,6	19,4
1908	1242,0	19,4
1909	1255,3	19,0
1910	1392,8	18,6

Digitized by Google

Die Handelsbilanz war, wie auch in früheren Jahren, für Deutschland passiv; die Minderausfuhr belief sich im Jahre 1907 auf 479,6, im Jahre 1908 auf 116,5, im Jahre 1909 auf 249,7 und im Jahre 1910 auf 340,3 Millionen Mk.

Bis zum Jahre 1907 stand das Mutterland Großbritannien an der Spitze aller Länder, mit denen Deutschland Handel treibt. Seit dem Jahre 1908 ist es hinter den Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland zurückgeblieben. Der Gesamtwarenumsatz mit Großbritannien, den Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland erreichte in den Jahren 1907 bis 1910 folgende Werte:

	Großbritannien	den Vereinigten Staaten von Amerika	Rußland
		Millionen Mark	
1907	2037,8	1972,6	1546,1
1908	1694,9	1790,9	1395,8
1909	1738,3	1868,9	1808,4
1910	1868,6	1820,3	1933,7

In der Einfuhr des Jahres 1910 steht Großbritannien mit 8,6 Prozent der deutschen Gesamteinfuhr hinter Rußland (15,5 Prozent) und den Vereinigten Staaten (13,3 Prozent) an dritter Stelle, in der Ausfuhr nimmt es mit 14,7 Prozent der Gesamtausfuhr wie bisher die erste Stelle ein. Hierbei ist aber zu beachten, daß aus und über Großbritannien weit mehr Waren bezogen werden, als die deutsche Einfuhrstatistik nachweist, weil ein großer Teil der in London, Liverpool usw. gekauften Waren in überseeischen Ländern erzeugt oder hergestellt und daher nach den bestehenden Vorschriften für diese angeschrieben wird. Namentlich ist dies der Fall bei Wolle aus dem Australischen Bunde und Neuseeland, bei Kautschuk aus Brasilien usw.

Der Warenaustausch mit dem britischen Mutterlande weist für das letzte Jahrzehnt folgende Zahlen auf:

Digitized by Google

	deutsche Einfuhr aus Großbritannien	deutsche Ausfuhr nach Großbritannien
	Wert: Millionen Mark (ohne Edelmetalle)	
1901 . . .	552,7	906,7
1902 . . .	557,3	958,2
1903 . . .	594,0	982,3
1904 . . .	614,9	985,5
1905 . . .	718,4	1042,4
1906 . . .	824,4	1067,2
1907 . . .	976,6	1060,4
1908 . . .	697,4	997,5
1909 . . .	723,3	1015,0
1910 . . .	766,6	1102,0

Großbritannien lieferte im Jahre 1910 nach Deutschland hauptsächlich folgende Waren im Werte von Millionen Mark:

Steinkohlen 135,1, rohes zwei- oder mehrdrähtiges Baumwollengarn 52,2, darunter über 47 englisch 45,1, rohes hartes Kammgarn aus Glanzwolle über 20 cm lang 45,5, rohes eindrähtiges Baumwollengarn 39,1, darunter über 47 englisch 30,9, gesalzene Heringe 22,1, baumwollene Gewebe 20,9, Maschinen 19,4, wollene Kleiderstoffe 19,5, Kreuzzuchtkammzug 17,6, rohes zwei- oder mehrdrähtiges Mohär- usw. Garn 17,5, desgleichen eindrähtiges 16,6, Weißblech 13,6, enthaarte Schaf- und Lammfelle 10,2, rohes hartes Kammgarn 8,4. Außerdem gingen für 178,6 Millionen Mark Feingold, für 42,4 Millionen Mark Feinsilber und für 30,2 Millionen Mark fremde Goldmünzen ein.

Die wichtigsten Waren der Ausfuhr nach Großbritannien erreichten in Millionen Mark: Zucker 133,9, darunter Kristallzucker 75,6, Rohzucker 46,3, halbseidene dichte Gewebe und Bänder 40,9, Rohluppen, -schienen usw. 30,9,

Digitized by Google

wollene Kleiderstoffe 28,4, halb- und ganzgare Pelztierfelle 24,1, Anilin- und a. n. g. Teerfarbstoffe 23, Kinderspielzeug 20,1, Maschinen 19,9, gefärbte usw. baumwollene Gewebe 19,9, Rohzink 17, Stab- und Bandeisen 16,6, Fahrradteile 15,7, Hafer 15,6, elektrische Glühlampen 14, baumwollene Unterkleider 13,9, Posamentierwaren 13,6, Palmkernöl 13,5, wollene Wirk- und Netzwaren 13, baumwollene Handschuhe, Haarnetze 12,5, Sattler- und Täschnerwaren 11,4, Oberleder 11,3, Stickereien auf baumwollenen usw. Grundstoffen 10,1, Klaviere 9,7, ferner fremde Goldmünzen 15,1.

Der Handelsverkehr mit den britischen Kolonien zeigt im allgemeinen dieselbe Entwicklung wie der Verkehr mit dem Mutterlande. Die Einfuhr bietet zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß. Die deutsche Ausfuhr nach Britisch-Ostindien, die sich 1907 auf 99,0 Millionen Mark belief, ist seitdem zurückgegangen und betrug im Jahre 1910 nur 89,8 Millionen Mark. Dagegen hat sich die Ausfuhr nach Britisch-Südafrika in derselben Zeit fast verdoppelt; sie stieg von 28,9 Millionen Mark im Jahre 1907 auf 54,0 Millionen Mark im Jahre 1910, ohne in der Zwischenzeit die rückläufige Bewegung mitzumachen. Der Australische Bund bezog 1907 für 61,1 Millionen Mark deutsche Waren, 1910 für 63,3 Millionen Mark. Die Ausfuhr nach Kanada hat infolge des oben erwähnten Provisoriums den bisher höchsten Stand (1902) fast wieder erreicht.

Der gegenseitige Schiffsverkehr hat sich im Jahre 1909 folgendermaßen gestaltet:

In deutschen Häfen sind angekommen:

britische Schiffe mit Ladung	5226	von 5 500 100	Reg.-T.,
in Ballast oder leer	219 „	286472	„
Zusammen	5445	von 5786 572	Reg.-T.

Digitized by Google

Aus deutschen Häfen sind abgegangen:

britische Schiffe mit Ladung	2895	von 2 370 799	Reg.-T.,
in Ballast oder leer	2595	„ 3 490 933	„
Zusammen	5490	von 5 861 732	Reg.-T.

In den Häfen des britischen Mutterlandes sind angekommen:

deutsche Schiffe mit Ladung	2286	von 1 256 427	Reg.-T.,
in Ballast oder leer	2956	„ 5 510 164	„
Zusammen	5242	von 6 766 591	Reg.-T.

Aus den Häfen des britischen Mutterlandes sind abgegangen:

deutsche Schiffe mit Ladung	4247	von 3 336 035	Reg.-T.,
in Ballast oder leer	992	„ 3 417 991	„
Zusammen	5239	von 6 754 026	Reg.-T.

Digitized by Google

GESETZ
betreffend die Konsulatsgebühren und Schiffsmeldegesetz.

Am 1. Januar 1911 ist ein langgehegter und oft betonter Wunsch der deutschen Reederei in Erfüllung gegangen: die Herabsetzung der Konsulatsgebühren für die Abfertigung von Schiffen in fremden Häfen. Das bis dahin gültige Gesetz stammte aus dem Jahre 1872. Schon Bismarck wollte es revidieren, um den seit Jahren lautgewordenen Beschwerden der Reedereien gegen die die Schiffahrt außerordentlich belastenden Schiffs-Expeditionsgebühren zu begegnen. Die Denkschrift der Regierung sagt über die Belastung der deutschen Schiffahrt durch Konsulatsgebühren im Vergleich mit der Belastung der ausländischen Schiffahrt folgendes:

„Die deutsche Handelsflotte zahlte für die Wahrnehmung des Konsulardienstes in 535 Hafenplätzen durch 94 Berufs- und 441 Wahlkonsulate im Jahre 1908 in Gestalt von Gebühren einen Beitrag von 1 100000 Mk., wovon mehr als die Hälfte dem Reiche, das übrige den Wahlkonsulaten zufloß. Davon entfielen auf die Dampfer 1 045000 Mk., auf die Segler 55000 Mk. Auf die Netto-Registerton stellte sich die mittlere Jahresbelastung insgesamt auf 39,4 Pf., für Dampfschiffe auf 46,5 Pf. und für Segelschiffe auf 10,3 Pf. Wenn auch gegenüber den sonstigen Unkosten der Schiffahrt die Konsulargebühren an Bedeutung zurückstehen und im Verhältnis zu dem in der Schiffahrt arbeitenden Kapital wenig ins Gewicht fallend erscheinen, so ist doch die deutsche Schiffahrt durch die Lasten der sozialen Gesetzgebung und durch Ausdehnung der Krankenfürsorge in der Seemannsordnung stark beschwert

Digitized by Google

und steht einem ausländischen Wettbewerb gegenüber, der vielfach staatliche Unterstützung genießt, nach. Das Verlangen, durch Konsulatsgebühren nicht stärker belastet zu werden als die fremden Handelsmarinen und namentlich als die britische, die Hauptbewerberin auf dem Seefrachtenmarkt, erscheint deshalb nicht unbillig. Die britische Handelsmarine trug im Jahre 1908 zu den Kosten des britischen Konsulardienstes an Konsulatsgebühren nach annähernder Schätzung 1 200 000 Mk. bei. Dies ergibt bei dem mehr als viermal so großen Raumgehalt der britischen Flotte eine mittlere Jahresbelastung von 10,4 Pf. auf die Netto-Registerton. Um die deutsche Schiffahrt mit der britischen auf annähernd gleichen Fuß zu stellen, würde ein Nachlaß von etwa 700 000 Mk. nicht zu hoch sein, der einer 70prozentigen Herabsetzung der Expeditionsgebühr entspräche. Die Gebührenbelastung der deutschen Schiffahrt würde dadurch auf 400 000 Mk. und die mittlere Jahresbelastung der Netto-Registerton auf 14,3 Pf. ermäßigt werden. Eine solche Ermäßigung erscheint auch im Hinblick auf die geringere Gebührenbelastung noch anderer ausländischer Marinen nicht unbillig. Die amerikanische Handelsmarine ist, wenn auch gegen die Verpflichtung zum Schiffbau im Inlande, kraft Gesetzes von Konsulatsgebühren befreit. Den größten Gesellschaften der österreichisch-ungarischen Handelsflotte sind sie durch die staatlichen Subventionsverträge erlassen. Die norwegische Marine entrichtet neben einer mäßigen Musterungsgebühr an Wahlkonsulate eine gleichmäßige Jahresgebühr (in 2 Raten) für Dampfschiffe von 22 Pf. und für Segelschiffe von 11 Pf. auf die Netto-Registerton. Die schwedische Marine ist im Durchschnitt noch besser gestellt, da sie nur Musterungsgebühren, wenn auch diese zu höherem Satze, zu zahlen hat. Wenn der französische und der italienische Konsulartarif hinter dem deutschen nicht zurückstehen, so können doch beide Länder hier weniger in Betracht kommen, da in ihnen das staatliche Subventions- und Prämienwesen

Digitized by Google

auf dem Gebiete der Schiffahrt in hohem Grade entwickelt ist. Eine größere Gebührenlast ruht nur auf der dänischen Marine, deren Dampfschiffe eine gleichmäßige Jahresgebühr (in zwei Raten) von 56 Pf. und deren Segelschiffe eine solche von 13 Pf. auf die Registerton zu entrichten haben."

Das neue Gesetz hat eine wesentliche Herabsetzung der Schiffsmeldegebühren gebracht, und zwar für Dampfer auf 30 %, für Segler sogar auf 15 % der bisherigen Gebühren. Die Gebühr ist in Zukunft von jedem Kauffahrteischiffe zu entrichten, das sich über 48 Stunden in einem Hafen aufhält, in dem ein Konsulat des Reichs sich befindet. Hiermit ist vor allem die Unbilligkeit des bisherigen Gesetzes beseitigt, daß ein Schiff gebührenpflichtig wurde, auch wenn der Kapitän nicht in der Lage war, Gegenleistungen des die Gebühr empfangenden, an einem anderen, oft weit entfernten Ort ansässigen deutschen Konsuls in Anspruch zu nehmen. Durch diese Neuerung, für die auch die Bremer Handelskammer sich wiederholt dringend verwendet hatte, hat die Expeditionsgebühr entschieden viel von ihrer Wirkung als einer ungerechtfertigten Steuer auf die Schiffahrt zu Gunsten der Konsulate verloren. Sie behält indessen diese Eigenschaft, da sie auch in Zukunft mit der Größe des Schiffes steigt, während die Amtshandlung des Konsulats zur Abfertigung des Schiffes in jedem Falle die gleiche ist.

In deutschen Reedereikreisen war einmütig und lebhaft der Wunsch der Einführung einer geringen festen Expeditionsgebühr, wie in England, an Stelle der Sonderbesteuerung der Schiffahrt nach der Tonnage vertreten worden. Da die Erfüllung dieses Wunsches aber nicht zu erreichen war, nahmen die Reedereivertretungen davon Abstand und sprachen sich für die Annahme des Gesetzes aus, dabei jedoch dem dringenden Wunsche Ausdruck gebend, daß die Gebühren nur in solchen Häfen erhoben würden, in denen sich ein deutsches Konsulat befinde.

Digitized by Google

Das Gesetz lautet:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen,

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

§ 1.

Bei den Konsulaten (Generalkonsulaten, Konsulaten, Vizekonsulaten) des Deutschen Reichs werden die Gebühren und Auslagen nach dem diesem Gesetz angehängten Tarif und den folgenden näheren Vorschriften erhoben.

§ 2.

Im Falle der Bedürftigkeit der Beteiligten müssen die Gebühren für die in dem Tarif aufgeführten Amtshandlungen erlassen werden.

Im übrigen dürfen die in dem Tarif festgesetzten Gebühren von Berufskonsuln und von solchen Wahlkonsuln, die auf Grund des § 10 des Gesetzes vom 8. November 1867, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln (Bundes-Gesetzblatt Seite 137), Erstattung dienstlicher Ausgaben aus Reichsmitteln beanspruchen, nur aus besonderen vom Reichskanzler vorgesehenen Gründen erlassen werden.

§ 3.

Sind die Gebühren nach dem Werte des Gegenstandes zu berechnen, so ist der gemeine Wert, bei Forderungen das Kapital ohne Zinsen maßgebend. Läßt der Gegenstand eine Schätzung nach Geld nicht zu, so erfolgt der Gebührenansatz nach dem Werte von 2000 Mk., ausnahmsweise niedriger oder höher, jedoch nicht unter 200 Mk. und nicht über 50 000 Mk.

Die Gebühren steigen in Abstufungen von je 0.50 Mk.; überschießende Beträge werden nach oben auf 0.50 Mk. abgerundet.

Digitized by Google

Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Gegenwerte der Gebührenbeträge in fremder Währung, unter Einrechnung der Überweisungskosten und unter Bestimmung der Abrundungsgrundsätze, festzusetzen.

§ 4.

Wird die Amtstätigkeit des Konsuls in Anspruch genommen, das Gesuch aber vor vollständiger Aufnahme der Verhandlung zurückgezogen oder der Abschluß des Geschäfts von seiten der Parteien vereitelt, so wird die Hälfte der betreffenden Tarifsätze erhoben.

Für die bloße Aufnahme von Anträgen sind keine Gebühren zu erheben.

§ 5.

Ist eine Urkunde oder eine Verhandlung in einer anderen als der deutschen Sprache oder in verschiedenen Sprachen aufgenommen, oder wird eine Verhandlung in einer anderen als der deutschen Sprache geführt, so werden die Sätze des Tarifs um die Hälfte erhöht. Wird die ganze Verhandlung in zwei Sprachen aufgenommen, so verdoppeln sich die Sätze des Tarifs.

Bei Anwendung der türkischen oder einer nicht europäischen Sprache werden die sich aus Abs. 1 ergebenden Sätze um ein Drittel erhöht.

§ 6.

Bare Auslagen (z. B. Gebühren der Zeugen, Rechtsbeistände, Sachverständigen oder Dolmetscher, an dritte Personen gezahlte Provisionen, Insertions-, Lagergebühren usw.) werden besonders erstattet.

§ 7.

Wahlkonsuln können für dienstlich verausgabte Gelder ortsübliche Zinsen berechnen, auch für Geschäfte, die außerhalb des Kreises ihrer amtlichen Wirksamkeit liegen, die ortsübliche Vergütung beanspruchen.

§ 8.

Beschwerden über den Ansatz der Gebühren und Auslagen sind bei dem Reichskanzler (Auswärtiges Amt) anzubringen.

Digitized by Google

§ 9.

Unberührt bleiben die Vorschriften anderer Gesetze, wodurch für die in dem Tarif aufgeführten Amtshandlungen besondere Gebühren oder Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen festgesetzt werden.

§ 10.

Die in diesem Gesetze vorgesehenen Gebühren und Auslagen sind auf Ersuchen des Konsulats von den Behörden, denen die Beitreibung von Gerichtskosten obliegt, zwangsweise beizutreiben. Dabei finden die gemäß § 99 des Gerichtskostengesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 659) erlassenen Vorschriften über den zum Zwecke der Einziehung von Gerichtskosten unter den Bundesstaaten zu leistenden Beistand entsprechende Anwendung.

§ 11.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, nach der Veröffentlichung dieses Gesetzes die in Nr. 9b des Tarifs festgesetzte Gebührenfreiheit für die gemäß § 6 des Tabaksteuergesetzes vom 15. Juli 1909 (Reichs-Gesetzbl. S. 793) ausgestellten Bescheinigungen (Beglaubigungsvermerke) schon vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eintreten und von der Einziehung der Gebühren für diese Bescheinigungen, soweit sie vorläufig unerhoben geblieben sind, absehen zu lassen.

§ 12.

Soweit in anderen Gesetzen auf Vorschriften verwiesen wird, welche durch dieses Gesetz außer Kraft gesetzt sind, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.

§ 13.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1911 in Kraft.

Mit demselben Tage tritt das Gesetz, betreffend die Gebühren und Kosten bei den Konsulaten des

Digitized by Google

Deutschen Reichs, vom 1. Juli 1872 (Reichs-Gesetzbl. S. 245) außer Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 17. Mai 1910.

(L. S.) Wilhelm.

von Bethmann Hollweg.

Nach dem Inkrafttreten des neuen Konsulatsgebührengesetzes vom 17. Mai 1910 ist auch das Schiffsmeldegesetz von 1880 einer Revision unterzogen worden, um nach dem Wunsche der Reichsregierung dem Zwecke der Schiffsmeldungen, den Konsulaten über den Verkehr der deutschen Flagge in allen zu ihrem Amtsbezirk gehörigen Hafenplätzen ein vollständiges Bild zu geben, besser als bisher zu entsprechen. Durch das neue Gesetz vom 18. Juni 1911, das am 1. Oktober 1911 in Kraft getreten ist, ist die Zahl der Schiffsmeldungen erheblich erhöht worden, indem eine Meldung nicht nur wie früher bei einem Aufenthalt von über 48 Stunden, sondern bei jedem Anlaufen eines Hafens vorgeschrieben ist. Andererseits ist das Meldeverfahren vereinfacht worden, was die Begründung des Gesetzes ausdrücklich als beabsichtigt hervorhebt. Es soll auch den zutage tretenden besonderen Bedürfnissen in möglichst weitem Umfang Rechnung tragen. In diesem Sinne sind auch die Kaiserlichen Konsulate in Hafenplätzen durch besonderen Runderlaß instruiert worden. Die Form der Meldung ist, wie gleichfalls aus der Begründung ersichtlich, in das Belieben des Kapitäns gestellt. Die schriftliche Meldung, etwa durch eine Postkarte, dürfte sich in der Regel als das Einfachste erweisen. Nachstehend lassen wir den Wortlaut des neuen Reichsgesetzes vom 18. Juni 1911, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, folgen:

Digitized by Google

§ 1.

Der Führer eines deutschen Kauffahrteischiffes (§§ 1, 26 Abs. 1 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899, Reichsgesetzblatt 1899 S. 319 und 1901 S. 184) ist verpflichtet, sobald das Schiff einen zum Amtsbezirk eines Konsulats (Generalkonsulats, Konsulats, Vizekonsulats) des Deutschen Reichs gehörigen Hafen anläuft, dies dem Konsulat unverzüglich schriftlich oder mündlich zu melden.

§ 2.

Bei der Meldung sind anzuzeigen 1. die Gattung, der Name, das Unterscheidungssignal, der Nettoraumgehalt und der Heimatshafen des Schiffes; 2. der Name und der Wohnort des Reeders; 3. der Tag und die Stunde der Ankunft; 4. die Zahl der Schiffsoffiziere und Schiffsleute; 5. die Zahl der abzusetzenden Passagiere; 6. die Art der zu löschenden und einzunehmenden Ladung; 7. der Hafen, den das Schiff zuletzt angelaufen hat; 8. die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts; 9. der Hafen, wohin das Schiff weitergehen wird, und 10. die Adresse desjenigen, welcher die Klarierungsgeschäfte des Schiffes am Orte besorgt.

§ 3.

Hat das Konsulat seinen Amtssitz in dem Hafen, den das Schiff anläuft, so hat der Schiffsführer außerdem, sobald der Aufenthalt des Schiffes daselbst die Dauer von 48 Stunden überschreitet, dies dem Konsulat unverzüglich schriftlich oder mündlich zu melden.

Sofern es ohne Verzögerung der Abreise des Schiffes geschehen kann, hat er dabei die Musterrolle vorzulegen.

Muß der Schiffsführer von vornherein mit einem mehr als 48stündigen Aufenthalte rechnen, so hat er die Musterrolle zugleich mit der gemäß § 1 zu erstattenden Meldung vorzulegen. Einer weiteren Meldung bedarf es alsdann nicht.

Digitized by Google

Die Musterrolle wird in jedem Falle von dem Konsulate tunlichst bis zur Abfahrt aufbewahrt.

Der Reichskanzler ist befugt, Ausnahmen von den in Abs. 2, 3 gegebenen Vorschriften zuzulassen.

§ 4.

Die Vorschriften des § 3 finden keine Anwendung auf Schiffe, welche den Hafen nur in Ballast anlaufen und wieder verlassen oder welche den Hafen wegen Sturm, Haverei, Kriegsgefahr usw. als Nothafen anlaufen und nur als solchen benutzen.

§ 5.

Entspricht die Meldung nicht den Bestimmungen des § 2 oder ist die Vorlegung der Musterrolle entgegen den Bestimmungen des § 3 unterblieben, so hat der Schiffsführer auf Erfordern des Konsulats unverzüglich die Meldung zu vervollständigen oder die Musterrolle nachzureichen.

§ 6.

Der Schiffsführer, welcher den Vorschriften in § 1, § 3 Abs. 1 und § 5 dieses Gesetzes zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu zweihundert Mark bestraft.

§ 7.

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1911 an Stelle des Gesetzes, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reichs, vom 25. März 1880 (Reichsgesetzblatt S. 181) und der dazu erlassenen Kaiserlichen Verordnung, betreffend die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reichs, vom 28. Juli 1880 (Reichsgesetzblatt S. 183), in Kraft.

Digitized by Google

DIE INTERNATIONALEN SEERECHTSVERHANDLUNGEN IN BRÜSSEL UND PARIS.

Wenn man aus dem Gedanken, daß die Tätigkeit der Seeschiffahrt sich auf dem freien, herrenlosen Weltmeer außerhalb der Hoheitsgrenzen der einzelnen Staaten abspielt, die richtigen Schlußfolgerungen zieht, so muß es als ein ebenso ungerechter, wie auf die Dauer unhaltbarer Zustand betrachtet werden, daß der Verkehr auf dem Ozean einer Reihe von verschiedenen nationalen Gesetzen untersteht, die in wichtigen Punkten grundsätzlicher Beurteilung voneinander abweichen. Daraus ergeben sich häufig Schwierigkeiten, deren Bedeutung nicht nur die Juristen, sondern vor allem die Schiffsreeder, Kaufleute und Assekuradeure längst erkannt haben. Diese Erkenntnis war der Ursprung des Gedankens, der im Verlaufe der letzten Jahzehnte unter der Ägide des Internationalen Seerechtsvereins einen mächtigen Resonanzboden fand und die Regierungen aller Schiffahrt treibenden Länder mobil machte, um ein einheitliches, auf allen Meeren gleichmäßig gültiges Recht zu schaffen. Als der jetzige Generalsekretär des Comité Maritime International, Dr. Louis Franck aus Antwerpen, im Jahre 1897 den Grundstein zu dem Internationalen Seerechtsverein legte, der heute mit seinen vielen nationalen Zweigvereinen den ganzen Erdball umspannt, führte ihn sein Weg zuerst nach Bremen, wo ihm der weitblickende Generaldirektor des Nordd. Lloyd, Dr. Heinrich Wiegand, sofort Unterstützung in der Förderung seiner großzügigen Idee gewährte. Hamburg folgte bald diesem Beispiel. Dort war es insbesondere der verstorbene Oberlandesgerichtspräsident Dr. Fr. Sieveking, der sich der Sache warm annahm und bis zu seinem Tode die Seele der ganzen Bewegung in Deutschland war. Durch ihn wurden die beiden internationalen Seerechtskonferenzen, 1902 in Hamburg und

Digitized by Google

1909 in Bremen, mit dem größten Erfolge geleitet. Leider ist es ihm nicht mehr vergönnt gewesen, sich an dem ersten großen Erfolg seiner mühevollen Arbeit zu erfreuen. Die endgültige Unterzeichnung der ersten Verträge über Schiffszusammenstoß und Hilfeleistung in Seenot, die am 26. September 1910 anläßlich der diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel durch die Vertreter von 26 Staaten erfolgte, hat er nicht mehr erlebt. Sein Name wird jedoch in der Geschichte des Internationalen Seerechtsvereins mit goldenen Lettern verzeichnet bleiben und mit ihm der begeisterte Ausspruch, den er der Bremer Versammlung unter stürmischem Beifall zurief: »The law of the ocean must and can be one.«

ÜBEREINKOMMEN
zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen und über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot.

Die Unterzeichnung des »Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen und über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot« stellt einen bemerkenswerten Fortschritt auf dem Wege zu einem internationalen Privat-Seerecht dar. Deutschland, Argentinien, Österreich-Ungarn, Brasilien, Chile, Kuba, Dänemark, Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Großbritannien und Irland, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, Nikaragua, Norwegen, die Niederlande, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden und Uruguay haben, nachdem sie die Nützlichkeit der Vereinbarung gewisser gemeinsamer Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen, sowie über Hilfsleistung und Bergung in Seenot erkannt haben, am 23. September 1910 in Brüssel die entsprechenden Übereinkommen geschlossen, denen der deutsche Reichstag am 31. Mai 1911 seine Zustimmung erteilt hat.

Digitized by Google

Die vereinbarten Bestimmungen lauten:

I. Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen.

Artikel 1. Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen oder von Seeschiffen und Binnenschiffen bestimmt sich die Ersatzpflicht wegen des den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen oder Personen zugefügten Schadens nach den folgenden Vorschriften, ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern der Zusammenstoß stattgefunden hat.

Artikel 2. Ist der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder besteht Ungewißheit über seine Ursachen, so wird der Schaden von denen getragen, die ihn erlitten haben.

Dies gilt auch dann, wenn die Schiffe oder eins von ihnen zur Zeit des Unfalls vor Anker gelegen haben.

Artikel 3. Ist der Zusammenstoß durch Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt, so liegt der Ersatz des Schadens dem Schiffe ob, dem das Verschulden zur Last fällt.

Artikel 4. Bei gemeinsamem Verschulden sind die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatze des Schadens verpflichtet; kann jedoch nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das beiderseitige Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffe zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

Den Schaden, der den Schiffen oder ihrer Ladung oder dem Reisegut oder sonstigem Eigentume der Besatzung, der Reisenden oder anderer an Bord befindlicher Personen zugefügt ist, tragen die schuldigen Schiffe nach dem bezeichneten Verhältnis, ohne den Beschädigten als Gesamtschuldner zu haften.

Die schuldigen Schiffe haften Dritten gegenüber für den durch Tötung oder Körperverletzung entstandenen Schaden als Gesamtschuldner, vorbehaltlich des Rückgriffsrechts desjenigen Schiffes, das mehr bezahlt hat, als ihm nach Abs. 1 endgültig zur Last fällt.

Der Landesgesetzgebung bleibt überlassen, zu bestimmen, welche Tragweite und Wirkung in bezug auf dieses Rückgriffsrecht die vertraglichen oder gesetzlichen Bestimmungen haben, durch welche die Haftung der Schiffseigentümer gegenüber den an Bord befindlichen Personen beschränkt wird.

Artikel 5. Die in den vorhergehenden Artikeln vorgesehene Haftung tritt auch ein, falls der Zusammenstoß durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn dieser ein Zwangslotse ist.

Artikel 6. Der Anspruch auf Ersatz eines infolge eines Zusammenstoßes entstandenen Schadens ist weder von der Erhebung eines Protestes noch von der Beobachtung einer anderen besonderen Förmlichkeit abhängig.

In bezug auf die Haftung für den Zusammenstoß bestehen keine gesetzlichen Schuldvermutungen.

Artikel 7. Die Ansprüche auf Schadensersatz verjähren in zwei Jahren von dem Ereignis ab.

Digitized by Google

Die Frist für die Verjährung des im Artikel 4 Abs. 3 zugelassenen Rückgriffsanspruchs beträgt ein Jahr. Diese Frist läuft erst vom Tage der Zahlung ab.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährungen bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das mit dem Anspruch befaßt ist.

Die Hohen vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Fristen auf Grund des Umstandes zuzulassen, daß das in Anspruch genommene Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Artikel 8. Nach einem Zusammenstoße von Schiffen ist der Kapitän jedes der Schiffe verpflichtet, dem anderen Schiffe und dessen Besatzung und Reisenden Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.

Ebenso ist er verpflichtet, dem anderen Schiffe, soweit möglich, den Namen und den Heimatshafen seines Schiffes, sowie den Ort, von dem es kommt, und den Ort, nach dem es geht, anzugeben.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen begründet für sich allein keine Haftung des Schiffseigentümers.

Artikel 9. Die Hohen vertragschließenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlungen erforderlichen Maßnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschließenden Teile werden sich so bald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Artikel 10. Vorbehaltlich späterer Vereinbarungen werden die in den einzelnen Ländern bestehenden Vorschriften über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer sowie die Rechtsverhältnisse aus Beförderungsverträgen und anderen Verträgen durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 11. Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Artikel 12. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens finden auf alle Beteiligten Anwendung, wenn die sämtlichen beteiligten Schiffe den Staaten der Hohen vertragschließenden Teile angehören; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung.

Jedoch besteht Einverständnis darüber:

1. daß jeder Vertragsstaat die Anwendung der bezeichneten Bestimmungen auf Beteiligte, die einem Staate angehören, der dem Übereinkommen nicht beigetreten ist, von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen kann;

Digitized by Google

2. daß die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören wie das mit der Sache befaßte Gericht.

Artikel 13. Dieses Übereinkommen findet auf den Ersatz des Schadens, den ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zugefügt hat, auch dann Anwendung, wenn ein Zusammenstoß nicht stattgefunden hat.

Artikel 14. Jeder der Hohen vertragschließenden Teile ist befugt, drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens den Zusammentritt einer neuen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen und insbesondere sein Anwendungsgebiet, wenn möglich, zu erweitern.

Will eine Macht von dieser Befugnis Gebrauch machen, so hat sie ihre Absicht den anderen Mächten durch Vermittlung der belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, eine neue Konferenz binnen sechs Monaten einzuberufen.

Artikel 15. Die Staaten, welche dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, werden auf ihren Antrag zum Beitritt zugelassen. Der Beitritt wird auf diplomatischem Wege der belgischen Regierung und von dieser den Regierungen der anderen vertragschließenden Teile angezeigt; er wird wirksam mit dem Ablauf eines Monats, nachdem die belgische Regierung die Anzeige abgesendet hat.

Artikel 16. Dieses Übereinkommen soll ratifiziert werden.

Spätestens ein Jahr nach dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens tritt die belgische Regierung mit den Hohen vertragschließenden Teilen, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung, um zu entscheiden, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll.

Die Ratifikationsurkunden werden gegebenenfalls unverzüglich in Brüssel hinterlegt werden; das Übereinkommen tritt einen Monat nach dieser Hinterlegung in Wirksamkeit.

Das Protokoll bleibt während eines weiteren Jahres für die auf der Konferenz in Brüssel vertretenen Staaten offen. Nach Ablauf dieser Frist können sie nur in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikel 15 beitreten.

Artikel 17. Falls der eine oder der andere der Hohen vertragschließenden Teile dieses Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung erst ein Jahr nach dem Tage, an dem sie der belgischen Regierung angezeigt worden ist, wirksam; das Übereinkommen bleibt zwischen den anderen vertragschließenden Teilen in Geltung.

Zusatzartikel. In Abänderung des vorstehenden Artikels 16 wird vereinbart, daß die Bestimmung des Artikels 5 über die Haftung für einen Zusammenstoß, der durch Verschulden eines Zwangslotsen herbeigeführt ist, erst dann in Kraft tritt, wenn die Hohen vertragschließenden Teile eine Übereinkunft über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer geschlossen haben.

Digitized by Google

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen vertragschließenden Teile dieses Übereinkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 23. September 1910.

(Folgen die Unterschriften.)

II. Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot.

Artikel 1. Die Hilfeleistungs- und Bergedienste für ein in Seenot befindliches Seeschiff, für die an Bord befindlichen Sachen, für die Fracht und das Überfahrtsgeld, sowie die zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen geleisteten Dienste gleicher Art unterliegen den folgenden Bestimmungen, ohne daß dabei zwischen Hilfeleistungs- und Bergungsdiensten zu unterscheiden ist, und ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern die Dienste geleistet worden sind.

Artikel 2. Jede erfolgreiche Hilfsleistung oder Bergung begründet einen Anspruch auf angemessene Vergütung.

Eine Vergütung kann nicht beansprucht werden, wenn die geleisteten Dienste ohne Erfolg geblieben sind.

Der zu zahlende Betrag darf in keinem Falle den Wert der geretteten Gegenstände übersteigen.

Artikel 3. Wer an dem Hilfs- oder Bergungswerke gegen das ausdrückliche und verständige Verbot des Schiffes teilnimmt, zu dessen Gunsten die Hilfsleistung oder Bergung stattfindet, hat keinen Anspruch auf Vergütung.

Artikel 4. Der Schlepper kann für die Hilfeleistungs- oder Bergungsdienste, die er einem von ihm geschleppten Schiffe oder dessen Ladung erweist, eine Vergütung nur beanspruchen, wenn er außergewöhnliche Dienste geleistet hat, die nicht als zur Erfüllung des Schleppvertrags gehörig angesehen werden können.

Artikel 5. Eine Vergütung kann auch beansprucht werden, wenn die Hilfsleistung oder Bergung zwischen mehreren Schiffen desselben Eigentümers stattgefunden hat.

Artikel 6. Der Betrag der Vergütung wird durch die Vereinbarung der Parteien und in Ermangelung einer solchen durch das Gericht bestimmt.

Das gleiche gilt von dem Verhältnis, in dem die Vergütung unter mehrere an der Rettung Beteiligte zu verteilen ist.

Die Verteilung zwischen dem Schiffseigentümer, dem Kapitän und den sonstigen Personen der Schiffsbesatzung bestimmt sich für jedes an der Rettung beteiligte Schiff nach dem Rechte seines Heimatstaates.

Artikel 7. Ein zur Zeit und unter dem Einfluß der Gefahr über die Hilfsleistung und Bergung geschlossener Vertrag kann von dem Gericht auf Antrag einer Partei für nichtig erklärt oder ge-

Digitized by Google

ändert werden, wenn das Gericht die vereinbarten Bedingungen für unbillig erachtet.

In allen Fällen kann der Vertrag von dem Gericht auf Antrag der betroffenen Partei für nichtig erklärt oder geändert werden, wenn bewiesen wird, daß die Einwilligung der Partei wegen Arglist oder Verheimlichung mit einem Mangel behaftet ist, oder wenn die Vergütung in einer nach der einen oder der anderen Richtung übermäßigen Weise außer Verhältnis zu den geleisteten Diensten steht.

Artikel 8. Die Vergütung wird vom Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles festgestellt, wobei als Grundlage dienen:

a) an erster Stelle der erzielte Erfolg, die Anstrengungen und Verdienste der an der Hilfsleistung oder Bergung beteiligt gewesenen Personen, die Gefahr, die dem geretteten Schiffe, den darauf befindlichen Reisenden, seiner Besatzung und seiner Ladung, sowie den Personen und dem Schiffe, die an der Rettung beteiligt waren, gedroht hat, die verwendete Zeit, die entstandenen Kosten und Schäden, die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der sich die an der Rettung Beteiligten unterzogen haben, der Wert des von ihnen in Gefahr gebrachten Materials, gegebenenfalls auch die besondere Zweckbestimmung des rettenden Schiffes;

b) an zweiter Stelle der Wert der geretteten Gegenstände.

Die gleichen Bestimmungen finden auf die im Artikel 6 Abs. 2 vorgesehene Verteilung Anwendung.

Das Gericht kann die Vergütung herabsetzen oder gänzlich versagen, wenn erhellt, daß die Retter die Notwendigkeit der Bergung oder Hilfsleistung durch ihre Schuld herbeigeführt oder sich des Diebstahls, der Verheimlichung oder anderer unredlicher Handlungen schuldig gemacht haben.

Artikel 9. Die geretteten Personen haben, unbeschadet der Vorschriften der Landesgesetze, keine Vergütung zu entrichten.

Wer bei Gelegenheit des Unfalls, der den Anlaß zur Bergung oder Hilfsleistung gibt, Menschenleben rettet, kann einen billigen Anteil an der Vergütung beanspruchen, die denjenigen Personen zusteht, welche Schiff, Ladung und Zubehör gerettet haben.

Artikel 10. Der Anspruch auf Vergütung verjährt in zwei Jahren von dem Tage ab, an dem das Hilfeleistungs- oder Bergungswerk beendigt worden ist.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährung bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das mit dem Anspruch befaßt ist.

Die Hohen vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Frist auf Grund des Umstandes zuzulassen, daß das Schiff, zu dessen Gunsten die Hilfsleistung oder Bergung stattgefunden hat, in den Hoheitsgewässern des Staates, in welchem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Handelsniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Digitized by Google

Artikel 11. Jeder Kapitän ist verpflichtet, allen Personen, selbst feindlichen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehende Bestimmung begründet keine Haftung des Schiffseigentümers.

Artikel 12. Die Hohen vertragschließenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung einer Zuwiderhandlung gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlung erforderlichen Maßnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschließenden Teile werden sich so bald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Artikel 13. Die Vorschriften der Landesgesetze oder internationalen Verträge über die Einrichtung eines Hilfeleistungs- oder Bergungsdienstes durch öffentliche Behörden oder unter ihrer Aufsicht, und insbesondere über die Bergung von Fischereigerätschaften, werden durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

Artikel 14. Dieses Übereinkommen findet auf Kriegsschiffe, sowie auf Staatsschiffe, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Artikel 15. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens finden auf alle Beteiligten Anwendung, wenn das hilfeleistende oder bergende Schiff oder das Schiff, zu dessen Gunsten die Hilfsleistung oder Bergung stattgefunden hat, dem Staate eines der Hohen vertragschließenden Teile angehört; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze bestimmten Fällen zur Anwendung.

Jedoch besteht Einverständnis darüber:

1. daß jeder Vertragsstaat die Anwendung der bezeichneten Bestimmungen auf Beteiligte, die einem Staate angehören, der dem Übereinkommen nicht beigetreten ist, von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen kann;
2. daß die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören, dem das mit der Sache befaßte Gericht angehört;
3. daß der Artikel 11, unbeschadet weitergehender Vorschriften der Landesgesetze, nur zwischen Schiffen Anwendung findet, die den Staaten der Hohen vertragschließenden Teile angehören.

Artikel 16. Jeder der Hohen vertragschließenden Teile ist befugt, drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens den Zusammentritt einer neuen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen und insbesondere sein Anwendungsgebiet, wenn möglich, zu erweitern.

Will eine Macht von dieser Befugnis Gebrauch machen, so hat sie ihre Absicht den anderen Mächten durch Vermittlung der belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, eine neue Konferenz binnen sechs Monaten einzuberufen.

Digitized by Google

Artikel 17. Die Staaten, welche dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, werden auf ihren Antrag zum Beitritt zugelassen. Der Beitritt wird auf diplomatischem Wege der belgischen Regierung und von dieser den Regierungen der anderen vertragschließenden Teile angezeigt; er wird wirksam mit dem Ablauf eines Monats, nachdem die belgische Regierung die Anzeige abgesendet hat.

Artikel 18. Dieses Übereinkommen soll ratifiziert werden.

Spätestens ein Jahr nach dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens tritt die belgische Regierung mit den Hohen vertragschließenden Teilen, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung, um zu entscheiden, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll.

Die Ratifikationsurkunden werden gegebenenfalls unverzüglich in Brüssel hinterlegt werden; das Übereinkommen tritt einen Monat nach dieser Hinterlegung in Wirksamkeit.

Das Protokoll bleibt während eines weiteren Jahres für die auf der Konferenz in Brüssel vertretenen Staaten offen. Nach Ablauf dieser Frist können sie nur in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikel 17 beitreten.

Artikel 19. Falls der eine oder der andere der Hohen vertragschließenden Teile dieses Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung erst ein Jahr nach dem Tage, an dem sie der belgischen Regierung angezeigt worden ist, wirksam; das Übereinkommen bleibt zwischen den anderen vertragschließenden Teilen in Geltung.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen vertragschließenden Teile dieses Übereinkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 23. September 1910.

(Folgen die Unterschriften.)

Die beiden Übereinkommen sind noch nicht ratifiziert.

Die Brüsseler diplomatische Konferenz hat sich ferner mit dem vom Comité Maritime 1907 zu Venedig beschlossenen Vertragsentwurf über die

Beschränkung der Haftung des Reeders

aus Kollisionen, der sich jedoch nur auf Sachschäden erstreckt, beschäftigt.

Über die Regelung der Frage, in welchen Fällen eine Beschränkung der Haftpflicht zulässig sein soll, waren erfreulicherweise auf der letzten diplomatischen Konferenz in Brüssel grundsätzliche Meinungsver-

Digitized by Google

schiedenheiten nicht mehr vorhanden. Im Vordergrunde des Interesses steht jetzt in erster Linie die Frage der Beschränkungsbasis. Die Regelung dieser Angelegenheit erwies sich als ganz besonders schwierig, weil England den in dem deutschen Exekutionssystem, dem französischen Abandonsystem, dem nordamerikanischen Werthaftungssystem gleichmäßig zum Ausdruck gelangenden Grundsatz der fortune de mer nicht anerkennt, sondern bis vor kurzem an dem starren Prinzip festhielt, wonach die Beschränkungsbasis unter allen Umständen für materielle Schäden 8 £ und für Personenschäden 15 £ per Tonne beträgt, unbekümmert darum, ob das Schiff durch einen Unfall verloren geht oder bedeutend im Werte verliert. Daß es der Kunst der übrigen Diplomaten gelungen ist, den englischen Widerstand zu brechen und die Anerkennung des 1902 auf der Hamburger Seerechtskonferenz genehmigten Prinzips durchzusetzen, kann als eine der größten Errungenschaften, vielleicht als der größte Erfolg betrachtet werden, den das Comité Maritime Internationale bisher gezeitigt hat. Danach soll versucht werden, auf der Grundlage einer internationalen Einigung zu erzielen, »daß der Wert des Schiffes mit einem Maximum von 8 £ pro Tonne und die Fracht die Grenze der Reederhaftung für materielle Schäden darstellen sollen«. Geht das Schiff also verloren, so erlischt die Forderung ipso facto. Hierdurch wird der bisher dem englischen Recht völlig fremde Grundsatz, wonach nur mit dem Seevermögen — also mit Schiff und Fracht — von dem Reeder den Schiffsgläubigern gegenüber gehaftet wird, genehmigt. Sehr interessant ist hierbei, daß versucht werden soll, die Sache so zu regeln, daß nicht das Schiff, sondern eine Geldsumme in Höhe seines Wertes unmittelbar nach dem Unfall als Grenze der Haftpflicht festgesetzt wird. Der Reeder würde sich danach sofort nach einem Kollisionsfall in den Besitz eines rechtsgültigen Beweismittels über den Wert des Schiffes in dem beschädigten Zustande zu

Digitized by Google

setzen haben und damit eine Grundlage für seine Haftpflicht schaffen können. Leistet er für die entsprechende Summe genügend Bürgschaft, so wäre er sofort frei, über sein Schiff zu verfügen. Daß dieses Verfahren für beide Teile gerecht sein würde, liegt auf der Hand. Eine Unmenge Komplikationen, die heute das Verfahren erschweren, könnten dadurch vermieden werden.

Nach einer Mitteilung, die der Generalsekretär des Comité Maritime Internationale, Dr. Franck, in einem in Hamburg gehaltenen Vortrag machte, hat auch die deutsche Regierung durch ihre Vertreter erklären lassen, daß sie mit diesem Maximum von 8 £ pro Tonne und mit der Fassung der genannten Haftpflichtbestimmung als Basis für eine internationale Regelung einverstanden sei.

Die diplomatische Konferenz wird im Laufe dieses Jahres endgültig hierzu Stellung nehmen. Zuvor erschien es wünschenswert, auch die Haftung für Personenschäden in die einheitliche Regelung einzuschließen. Nachdem das Comité Maritime Internationale diese Frage schon auf seiner Bremer Versammlung im Jahre 1909 besprochen hatte, hat es im Oktober des Jahres 1911 zu Paris beschlossen, eine zusätzliche beschränkte Haftung des Reeders für Personenschäden vorzuschlagen. Während, wie oben erwähnt, eine einheitliche Haftung für Sachschäden dahin beschlossen war, daß der Reeder beschränkt persönlich mit dem Werte seines Schiffes nach dem schadenbringenden Ereignis, jedoch mit einer Maximalgrenze von 8 £ pro Tonne haftet, soll für Personenschäden der Reeder nach dem neuen Beschluß stets mit einem Spezialfonds von 7 £ persönlich haften, entsprechend dem englischen Recht, weitergehend als das deutsche, wonach bisher der Reeder ebenso wie für Sachschäden, so auch für Personenschäden nur mit seiner fortune de mer haftet, aber andererseits einschränkend gegen das ungarische, italienische und spanische Recht, wonach heute der Reeder für Personenschäden unumschränkt persönlich

Digitized by Google

haftet, so daß Reedereien, welche Staatsangehörige dieser Länder befördern, mit sehr großen Summen herangezogen werden könnten. Der Verein der Reeder des Unterwesergebiets hatte vor der Pariser Konferenz auf Veranlassung des Deutschen Vereins für internationales Seerecht durch Umfrage festgestellt, daß die Reedereien seines Bezirks sowie auch die an der Ems keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Regelung hatten. In der Praxis sind die bezeichneten Reedereien für Personenschäden nur sehr selten und in geringem Maße in Anspruch genommen worden.

Weiter lag der Pariser Konferenz der Entwurf für ein einheitliches Seefrachtrecht vor, den eine vor zwei Jahren eingesetzte Kommission ausgearbeitet und den einzelnen nationalen Seerechtsvereinen zur Prüfung zugestellt hatte. Bei der Schwierigkeit der Materie stand es von vornherein fest, daß die Beratung des ganzen Entwurfs mehrere Konferenzen in Anspruch nehmen würde. In Paris wurde zunächst in Ausführung des von der Bremer Konferenz aufgestellten Grundsatzes, die Distanzfracht abzuschaffen, beschlossen:

1. Es ist keine Fracht zu zahlen für Güter, die nicht im Bestimmungshafen angekommen sind, ausgenommen in den Fällen, wo a) das Schiff durch Schuld des Verladers oder seiner Agenten verhindert worden ist, die Güter an den Bestimmungsort zu bringen, b) wo die Güter infolge ihrer mangelhaften oder schlechten Beschaffenheit bei Verladung verdorben sind (in Übereinstimmung mit § 618 des deutschen H. G. B.), vorausgesetzt, daß kein Unfall (§ 617 H. G. B.) die primäre Ursache des Verlustes war, c) für Tiere, die während der Reise gestorben sind, d) wo ungesetzliche oder gefährliche Güter ohne Kenntnis des Reeders von deren Beschaffenheit verladen worden sind, die während der Reise zur Rettung von Schiff und Ladung notwendig vernichtet werden mußten, e) wo Güter wegen ihres einerlei aus welchen Ursachen entstandenen schlechten Zustandes während der Reise notwendig ver-

Digitized by Google

kauft werden mußten. 2. In Fällen der großen Haverei wird die Frachtzahlungsfrage nach den Vorschriften über die große Haverei geregelt (§ 618 Abs. 2 H. G. B.). 3. Regel 1 bezieht sich nicht auf lumpsum Fracht; sie ist zu zahlen, einerlei ob die Güter am Bestimmungsort ankommen oder nicht. 4. Im voraus bezahlte und Vorschußfrachten sind nicht zurückzufordern, trotzdem die Güter ganz oder teilweise während der Reise verloren gegangen sind. 5. Der Reeder ist verpflichtet, sein Schiff in seetüchtigem Zustande bereitzustellen und zu erhalten. Den Begriff »Seetüchtigkeit« bestimmen die nationalen Gesetze. 6. In allen Fällen der Verwendung eines Schiffes, sei es auf Grund einer Zeitcharter, einer Schiffsmiete, eines Ausrüsterverhältnisses oder einer Unterverfrachtung, haftet allein der Reeder dem Ladungseigentümer, Ablader, Empfänger und jedem anderen Ladungsinteressenten für nautisches Verschulden des Kapitäns und der Schiffsbesatzung. Der Reeder, Verfrachter, Ausrüster und Mieter des Schiffes haften solidarisch für kommerzielles Verschulden des Kapitäns und der Schiffsbesatzung.

Das eminente und wachsende Interesse an diesen internationalen Konferenzen zur Regelung des Seerechts wird am besten durch die Tatsache dokumentiert, daß nicht nur die große Mehrzahl aller Seestaaten wieder durch ihre Bevollmächtigten auf der Pariser Konferenz vertreten waren, sondern auch die bedeutendsten Schifffahrtsgesellschaften dieser Staaten ihre Vertreter nach Paris entsandt hatten und besonders Frankreich durch fast alle seine Minister und Präsidenten der Handelskammern der französischen Haupthäfen bei den Verhandlungen beteiligt war. Die nächste Konferenz findet im Juni 1913 in Kopenhagen statt.

Digitized by Google

GESETZENTWURF
über den Zusammenstoß von Schiffen und Bergung und Hilfsleistung in Seenot.

Die Änderungen und Ergänzungen, die infolge der internationalen Übereinkommen vom 23. September 1910 (vergl. dieses Jahrbuch Seite 103 flg.) gegenüber den gegenwärtig geltenden reichsgesetzlichen Bestimmungen notwendig erscheinen, sind in nachstehendem Gesetzentwurf vorgesehen, der Ende April 1912 dem Reichstag zur Genehmigung vorgelegt ist. Die Vorschriften, die nach dem Entwurf in das Handelsgesetzbuch aufgenommen werden sollen, schließen sich sachlich und, soweit tunlich, auch in der Fassung den internationalen Verträgen an; eine völlige Übereinstimmung in der äußeren Form läßt sich schon wegen des Zusammenhanges mit den übrigen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs nicht herbeiführen.

Der Gesetzentwurf über den Zusammenstoß von Schiffen etc. lautet:

Artikel 1. Das vierte Buch des Handelsgesetzbuchs wird dahin geändert:

Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen.

1. Die §§ 734 bis 739 werden durch folgende Vorschriften ersetzt:

§ 734. Im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen findet, wenn der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt ist oder Ungewißheit über seine Ursachen besteht, kein Anspruch auf Ersatz des Schadens statt, der den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen durch den Zusammenstoß zugefügt ist.

§ 735. Ist der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt, so ist der Reeder dieses Schiffes zum Ersatze des Schadens verpflichtet.

§ 736. Ist der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der Besatzung der beteiligten Schiffe herbeigeführt, so sind die Reeder dieser Schiffe zum Ersatze des Schadens, der durch den Zusammenstoß den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen zugefügt wird, nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet. Kann nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das

Digitized by Google

auf jeder Seite obwaltende Verschulden als gleich schwer, so sind die Reeder zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

Für den Schaden, der durch die Tötung oder die Verletzung des Körpers oder der Gesundheit einer an Bord befindlichen Person entstanden ist, haften die Reeder der Schiffe, wenn der Zusammenstoß durch gemeinsames Verschulden herbeigeführt ist, dem Verletzten als Gesamtschuldner. Im Verhältnis der Reeder zueinander gelten auch für einen solchen Schaden die Vorschriften des Absatz 1.

§ 737. Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslotsen befunden, so ist der Reeder des Schiffes für den von dem Lotsen verschuldeten Zusammenstoß nicht verantwortlich, es sei denn, daß die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten nicht erfüllt haben.

§ 738. Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne daß ein Zusammenstoß stattfindet, so finden die Vorschriften dieses Titels entsprechende Anwendung.

§ 739. Die Vorschriften dieses Titels gelten auch dann, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschiffahrt dienendes Schiff beteiligt ist.

Unberührt bleiben die Vorschriften über die Beschränkung der Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht und über seine Haftung aus Verträgen, sowie die Vorschriften, nach denen die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen verpflichtet sind, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen.

Hierzu wird als Begründung folgendes bemerkt:

Die neuen §§ 734 bis 736 entsprechen den Artikeln 2 und 4 des internationalen Übereinkommens. Der § 734 wiederholt den Grundsatz des Artikel 2, wonach kein Anspruch auf Schadensersatz gegeben ist, wenn der Schiffszusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt ist oder Ungewißheit über seine Ursachen besteht. Im internationalen Übereinkommen ist mit Rücksicht auf abweichende Vorschriften einzelner nationaler Gesetze noch hinzugefügt, daß der bezeichnete Grundsatz auch dann gilt, wenn zur Zeit des Unfalls beide Schiffe oder eines von ihnen vor Anker lagen (zu vgl. § 736 des geltenden Handelsgesetzbuches). Dies versteht sich indessen von selbst und wird deshalb im Entwurfe nicht besonders hervorgehoben. Aus demselben Grunde ist auch die Vorschrift des bisherigen

Digitized by Google

§ 734 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs entbehrlich, wonach bei einem durch ein Verschulden der Besatzung eines Schiffes verursachten Zusammenstoße (Entwurf § 735) die Ladungseigentümer nicht verpflichtet sind, zum Ersatz des Schadens beizutragen.

Der § 736 des Entwurfs, der den Fall regelt, daß der Zusammenstoß auf einem Verschulden der Besatzung beider Schiffe beruht, enthält die wesentlichste Abweichung von dem geltenden deutschen Recht, indem er für Sachschäden, vorbehaltlich der Ansprüche der Beteiligten aus dem Frachtvertrage, die Gesamthaftung der Reeder beseitigt (zu vgl. die Ausführungen der Denkschrift zu Artikel 4 des Übereinkommens, Drucksache des Reichstags 1909/11 Nr. 978 S. 36 ff.).

Der § 737 handelt vom Zwangslotsen. Im Artikel 5 des Übereinkommens ist die Frage, ob der Reeder für das Verschulden eines solchen Lotsen verantwortlich ist, abweichend vom deutschen Rechte (Handelsgesetzbuch § 738) im bejahenden Sinne beantwortet. Nach dem Schlußartikel des Übereinkommens bleiben indessen in dieser Beziehung bis zum Abschluß eines internationalen Vertrags über die Beschränkung der Haftung des Reeders die Landesgesetze maßgebend. Da das englische Recht auf dem gleichen Standpunkt steht wie das geltende deutsche Recht, erscheint es nicht angezeigt, schon jetzt den Grundsatz des Artikel 5 in unsere innere Gesetzgebung zu übernehmen. Der Entwurf läßt es deshalb vorerst bei dem bisherigen Recht bewenden.

Der § 738, nach dem die Vorschriften des Entwurfs über den Zusammenstoß unter Umständen auch dann zur Anwendung kommen, wenn ohne einen Zusammenstoß ein Schaden entstanden ist, entspricht dem Artikel 13 des Übereinkommens. Daß die Vorschriften des Entwurfs auch dann Platz greifen, wenn mehr als zwei Schiffe zusammenstoßen (§ 739 des geltenden Handelsgesetzbuchs), ergibt sich von selbst und bedarf einer besonderen Hervorhebung im Gesetze nicht.

Digitized by Google

Die im § 739 des Entwurfs enthaltenen Schlußvorschriften sind aus Artikel 1 und 10 des Übereinkommens und aus dem bisherigen § 734 Abs. 3 des Handelsgesetzbuches entnommen. Im Abs. 1 des § 739 ist insbesondere ausgesprochen, daß die Vorschriften der §§ 734 bis 738 auch dann zur Anwendung kommen, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschiffahrt dienendes Schiff beteiligt ist. Ob sich der Unfall auf der See oder auf einem Binnengewässer ereignet hat, ist unerheblich.

Ausdrückliche Vorschriften über die Beseitigung des Protestes und anderer Förmlichkeiten sowie über die Aufhebung gesetzlicher Vermutungen (Artikel 6 des Übereinkommens) sind für das Handelsgesetzbuch entbehrlich. In der letzteren Beziehung kommt nur die im § 737 des Handelsgesetzbuches in bezug auf das Sinken eines Schiffes aufgestellte Vermutung in Betracht; sie ist in den Entwurf nicht übernommen und kommt dadurch von selbst in Wegfall.

Wegen der Verjährung der Entschädigungsansprüche (Übereinkommen Artikel 7) ist auf die Vorschläge im Artikel 1 Nr. III, IV und V des Entwurfs zu verweisen. Was das Verhalten der Schiffsführer nach einem Zusammenstoße betrifft (Artikel 8, 9 des Übereinkommens), so machen die internationalen Vorschriften eine Änderung der hierfür in Deutschland geltenden Bestimmungen nicht erforderlich (Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß auf See vom 15. August 1876 — Reichsgesetzblatt S. 189; Strafgesetzbuch § 145).

Bergung und Hilfsleistung in Seenot.

11. Die §§ 740 bis 748, 750 werden durch folgende Vorschriften ersetzt:

§ 740. Wenn in Seenot ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen von dritten Personen in Besitz genommen und in Sicherheit gebracht werden, nachdem die Schiffsbesatzung die Verfügung darüber verloren hatte (Bergung), oder wenn außer dem bezeichneten Falle ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen aus einer Seenot durch die Hilfe dritter Personen gerettet werden (Hilfsleistung), so ist ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nach

Digitized by Google

Maßgabe der Vorschriften dieses Titels begründet. Ein solcher Anspruch ist auch dann begründet, wenn von einem den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs unterliegenden Schiffe ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff geborgen oder einem solchen Schiffe Hilfe geleistet wird.

§ 741. Sind die geleisteten Dienste ohne Erfolg geblieben, so kann kein Berge- oder Hilfslohn beansprucht werden.

Der zu zahlende Betrag darf in keinem Falle den Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände übersteigen.

§ 742. Wer einem Schiffe gegen das ausdrückliche Verbot des Schiffers Beistand geleistet hat, kann Berge- oder Hilfslohn nicht beanspruchen, es sei denn, daß das Verbot unverständig war.

Auch der Schiffsbesatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes steht ein solcher Anspruch nicht zu.

Der Schlepper kann für die Bergung oder Rettung des von ihm geschleppten Schiffes oder dessen Ladung Berge- oder Hilfslohn nur beanspruchen, wenn er außergewöhnliche Dienste geleistet hat, die nicht als zur Erfüllung des Schleppvertrages gehörig angesehen werden können.

§ 743. Berge- oder Hilfslohn kann auch beansprucht werden, wenn die Bergung oder Hilfsleistung zwischen mehreren Schiffen desselben Reeders stattgefunden hat.

§ 744. In Ermangelung einer Vereinbarung der Parteien ist der Betrag des Berge- oder Hilfslohns unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen zu bestimmen.

Das gleiche gilt, unbeschadet der Vorschrift des § 749, von dem Verhältnis, in dem der Berge- oder Hilfslohn unter mehrere an der Bergung oder Hilfsleistung Beteiligte zu verteilen ist.

Der Berge- oder Hilfslohn ist in Geld festzusetzen. Er darf ohne den übereinstimmenden Antrag der Beteiligten nicht auf einen Bruchteil des Wertes der geborgenen oder geretteten Gegenstände festgesetzt werden.

§ 745. Bei der Bestimmung des Betrags des Berge- oder Hilfslohns kommen insbesondere in Anschlag:

der erzielte Erfolg, die Anstrengungen und Verdienste der tätig gewesenen Personen, die Gefahr, die dem geborgenen oder geretteten Schiffe und den darauf befindlichen Personen oder Sachen gedroht hat, die Gefahr, welcher die an der Bergung oder Rettung Beteiligten sich und ihre Fahrzeuge ausgesetzt haben, die verwendete Zeit, die entstandenen Kosten und Schäden, die Gefahr einer Haftung oder anderer Nachteile, der sich die an der Bergung oder Rettung Beteiligten unterzogen haben, der Wert des von ihnen in Gefahr gebrachten Materials, gegebenenfalls auch die besondere Zweckbestimmung des bergenden oder rettenden Schiffes.

Der Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände mit Einschluß des erhalten gebliebenen Anspruchs auf Fracht und Überfahrtsgelder ist nur an zweiter Stelle zu berücksichtigen.

Auf die im § 744 Abs. 2 vorgesehene Verteilung finden diese Vorschriften entsprechende Anwendung.

Digitized by Google

§ 746. In dem Berge- oder Hilfslohn sind nicht enthalten die Kosten und Gebühren der Behörden, die von den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben sowie die Kosten zum Zwecke der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung dieser Gegenstände.

§ 747. Ein über die Bergung oder Hilfsleistung geschlossener Vertrag kann von dem Gericht auf Antrag geändert oder für nichtig erklärt werden, wenn der Vertrag zur Zeit und unter dem Einfluß der Gefahr geschlossen ist und die vereinbarten Bedingungen unbillig sind. Das gleiche gilt, wenn einer der Vertragschließenden zu dem Vertragschluß durch arglistige Täuschung bestimmt worden ist oder der Berge- oder Hilfslohn in einem außerordentlichen Maße nach der einen oder anderen Richtung außer Verhältnis zu den geleisteten Diensten steht.

§ 748. Der Berge- oder Hilfslohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn die Berger oder Retter die Notwendigkeit der Bergung oder Hilfsleistung durch ihre Schuld herbeigeführt oder sich des Diebstahls, der Verheimlichung oder anderer unredlicher Handlungen schuldig gemacht haben.

§ 750. Wer sich bei Gelegenheit des Unfalls, der den Anlaß zur Bergung oder Hilfsleistung gibt, der Rettung von Menschenleben unterzieht, kann einen billigen Anteil an der Vergütung beanspruchen, die den Personen zusteht, welche das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen gerettet haben. Die geretteten Personen haben Berge- oder Hilfslohn nicht zu entrichten.

In der Begründung dieser Bestimmungen heißt es:

Der Artikel 1 Nr. II des Entwurfs enthält die Änderungen, die erforderlich sind, um den auf die Bergung und Hilfsleistung in Seenot bezüglichen Abschnitt des Handelsgesetzbuches (§§ 740 ff.) den internationalen Vorschriften anzupassen. Es handelt sich namentlich darum, auch in das innere deutsche Recht den Grundsatz einzuführen, daß für die Bemessung der Vergütung im Falle der Bergung dieselben Regeln gelten, wie im Falle der Hilfsleistung und daß der Höchstbetrag der Vergütung durch den Wert der geretteten Gegenstände gebildet wird. Die Anordnung der neuen Vorschriften entspricht im allgemeinen dem internationalen Übereinkommen (Artikel 1 bis 9). Die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, die zur Ergänzung der internationalen Grundsätze beibehalten werden müssen, sind an den geeigneten Stellen eingeschaltet.

Digitized by Google

So ist in dem einleitenden § 740 aus dem Handelsgesetzbuche die Begriffsbestimmung der Bergung und der Hilfsleistung übernommen. Eine Bergung liegt danach vor, wenn in einer Seenot Schiff oder Ladung, nachdem sie der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von ihr verlassen waren, von dritten Personen in Besitz genommen in Sicherheit gebracht werden, während die sonstigen Fälle einer Rettung von Schiff und Ladung aus Seegefahr unter den Begriff der Hilfsleistung fallen. Wenngleich in bezug auf die Bemessung der Vergütung künftig für die Bergung und für die Hilfsleistung die gleichen Grundsätze zur Anwendung kommen, so behält doch für manche, von dem internationalen Übereinkommen nicht berührte Fragen der Umstand, daß der Berger in den Besitz der geretteten Gegenstände gelangt, seine Bedeutung. Insbesondere bleibt die Vorschrift des § 751 des Handelsgesetzbuches unverändert in Geltung, wonach dem Berger — neben einem gesetzlichen Pfandrecht, welches sowohl im Falle der Bergung wie im Falle der Hilfsleistung gegeben ist — auch noch ein Zurückbehaltungsrecht zusteht. In Kraft bleiben ferner die besonderen Verpflichtungen, die für den Fall der Bergung dem Strandvogt in der Strandungsordnung auferlegt werden (vgl. z. B. § 11 daselbst). Eine Bestimmung des Begriffs der Bergung im Gegensatze zur Hilfsleistung läßt sich daher auch künftig nicht entbehren.

Das internationale Übereinkommen erwähnt im Artikel 1 neben der Rettung von Schiff und Ladung noch die Rettung der Fracht und der Überfahrtsgelder. Der Anspruch des Reeders auf Fracht und Überfahrtsgelder bildet indessen keinen selbständigen Gegenstand der Rettung. Der Entwurf berücksichtigt ihn deshalb in dem einleitenden § 740 nicht, sondern beschränkt sich darauf, im § 745 Abs. 2 hervorzuheben, daß der dem Reeder erhalten gebliebene Anspruch auf Fracht und Überfahrtsgelder bei der Bemessung der Höhe des Berge- und Hilfslohns in Betracht kommen kann.

Digitized by Google

Was die Rettung von Menschen betrifft, so bestimmt der § 750 des Entwurfs im Anschluß an § 748 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs und an Artikel 9 Abs. 1 des Übereinkommens, daß diejenigen Personen, die in derselben Gefahr, die den Anlaß zur Rettung von Schiff und Ladung gegeben hat, Menschenleben gerettet haben, an dem Berge- oder Hilfslohn teilnehmen, der für die Erhaltung von Schiff und Ladung zu entrichten ist. Die geretteten Personen haben nach dem Entwurf eben wie nach dem bisherigen Handelsgesetzbuch einen Berge- oder Hilfslohn nicht zu entrichten (zu vergleichen Artikel 9 Absatz 2 des Übereinkommens); jedoch bleiben die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechtes unberührt, es kann daher insbesondere nach den Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag ein Ersatz der zur Rettung von Menschenleben gemachten Aufwendungen begründet sein.

Im § 742 Abs. 2 des Entwurfs ist die Vorschrift des bisherigen § 740 Abs. 3 wiedergegeben, wonach der Schiffsbesatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nicht zusteht. Das internationale Übereinkommen hat die Regelung dieser Frage dem Landesrecht überlassen.

Auch die Vorschriften des § 744 Abs. 3 des Entwurfs, wonach der Berge- und Hilfslohn in Geld festzusetzen ist und ohne übereinstimmenden Antrag der Parteien nicht auf einen Bruchteil des Wertes der geborgenen oder geretteten Gegenstände festgesetzt werden kann, sind aus dem Handelsgesetzbuche (§§ 742, 745) übernommen. Das gleiche gilt von dem § 746 des Entwurfs, demzufolge gewisse Kosten, Abgaben und Gebühren in den Berge- oder Hilfslohn nicht einzurechnen sind (zu vgl. Handelsgesetzbuch § 743 Abs. 2).

Unverändert bleiben endlich die §§ 749, 751, 752 und 753 des Handelsgesetzbuchs, da die dort geregelten Fragen von dem internationalen Abkommen nicht berührt werden.

Digitized by Google

Verjährung.

III. Die Nummer 2 des § 901 enthält folgende Fassung:

2. für die Entschädigungsforderungen aus einem Zusammenstoße von Schiffen oder aus einem unter § 738 fallenden Ereignisse sowie für die Forderungen auf Berge- oder Hilfslohn.

IV. In der Nummer 3 des § 903 werden die Worte »in Ansehung der Entschädigungsforderungen wegen des Zusammenstoßes von Schiffen jedoch mit dem Ablauf des Jahres, in welchem der Zusammenstoß stattgefunden hat« durch die Worte ersetzt:

»jedoch in Ansehung der Entschädigungsforderungen aus dem Zusammenstoße von Schiffen oder aus einem unter den § 738 fallenden Ereignis mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Ereignis stattgefunden hat«.

Hinter die Nr. 3 des § 903 wird die folgende Nummer 3a eingeschoben:

»in Ansehung der Forderungen auf Berge- und Hilfslohn mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- oder Hilfeleistungswerk beendigt worden ist«;

V. Der § 904 des Handelsgesetzbuches erhält folgende Fassung:

Die Rückgriffsforderungen, die den Reedern untereinander nach § 736 Abs. 2 zustehen, verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die den Rückgriff begründende Zahlung erfolgt ist.

Ferner verjähren in einem Jahre die auf den Gütern wegen der Bodmereigelder und der Beiträge zur großen Haverei haftenden Forderungen, sowie die wegen dieser Gelder und Beiträge begründeten persönlichen Ansprüche.

Die Verjährung beginnt in Ansehung der Bodmereigelder mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die Fälligkeit eingetreten ist, in Ansehung der Beiträge zur großen Haverei mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die beitragspflichtigen Güter abgeliefert sind.

Die auf den Gütern wegen der Bergungs- und Hilfskosten haftenden Forderungen sowie die wegen dieser Kosten begründeten persönlichen Ansprüche verjähren in zwei Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- oder Hilfeleistungswerk beendigt worden ist.

Die Vorschriften des Artikel 1 Nr. III, IV und V beziehen sich auf die Verjährung. Während die Ansprüche aus einem Zusammenstoße von Schiffen schon nach dem jetzigen Rechte in zwei Jahren verjähren, gilt für die Forderungen aus einer Bergung oder Hilfsleistung gegenwärtig eine einjährige Frist. Um die Übereinstimmung mit dem internationalen Recht herzustellen (Übereinkommen über den Zusammenstoß

Digitized by Google

Artikel 7 Abs. 1, über die Hilfsleistung und Bergung Artikel 10 Abs. 1), sieht der Entwurf für beide Arten von Forderungen eine zweijährige Frist vor, indem er zugleich bestimmt, daß die Verjährung mit dem Ablauf des Tages beginnt, an dem der Zusammenstoß stattgefunden hat, oder das Bergungs- oder Hilfsleistungswerk beendigt worden ist (§ 901 Nr. 2, § 903 Nr. 3, 3a, § 904 Abs. 4). Die neue Vorschrift des § 904 Abs. 1, die sich auf die in Kollisionsfällen den Reedern nach § 736 Abs. 2 des Entwurfs untereinander zustehenden Rückgriffsansprüche bezieht, ist aus dem Artikel 7 Abs. 2 des Übereinkommens über den Zusammenstoß von Schiffen entnommen.

Artikel 2. In der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichs-Gesetzbl. S. 73) werden im § 12 die Worte »bei Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hilfslohn« und im § 20 die Worte »bei Verlust des Anspruchs auf Bergelohn« gestrichen.

Begründung: Nach § 750 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches hat gegenwärtig auf Berge- und Hilfslohn keinen Anspruch, wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigentümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige macht. Im Anschluß hieran sieht der § 12 der Strandungsordnung vor, daß in Ermangelung einer Bestimmung des Schiffers oder des Strandvogts das Geborgene, sofern keine Hindernisse entgegenstehen, bei Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hilfslohn nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen- oder Landungsplatze gebracht und sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt angezeigt werden muß. In § 43 der Strandungsordnung ist ferner die Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des § 12, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Haftstrafe oder einer Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark bedroht. Diese Strafbestimmung wird durch die neuen internationalen Vorschriften nicht berührt. Dagegen wird die Vorschrift des § 12, soweit nach ihr ein Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hilfslohn eintritt,

Digitized by Google

für das Anwendungsgebiet des internationalen Übereinkommens durch die Bestimmung des Artikels 8 Abs. 3 ersetzt, wonach der Richter den Anspruch auf Vergütung herabsetzen oder gänzlich versagen kann, wenn sich die Retter des Diebstahls, der Verheimlichung oder anderer unredlicher Handlungen schuldig gemacht haben. Eine Anwendung verschiedener Grundsätze, je nachdem im einzelnen Falle als Retter und als Eigentümer von Schiff und Ladung nur Deutsche oder auch Angehörige anderer Vertragsstaaten beteiligt sind, ist nicht angängig. Nach dem Entwurfe soll deshalb in das Handelsgesetzbuch (§ 748 der neuen Fassung; Artikel 1 Nr. II des Entwurfs) die Vorschrift des internationalen Übereinkommens übernommen werden. Demzufolge müssen im § 12 der Strandungsordnung die Worte »bei Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hilfslohn« wegfallen.

Eine entsprechende Änderung ist auch im § 20 der Strandungsordnung vorzunehmen. Dort ist für den Fall, daß außerhalb der Seenot eines Schiffes besitzlos gewordene Gegenstände von der See auf den Strand geworfen oder gegen den Strand getrieben und von dort aus geborgen werden (Seeauswurf und strandtriftige Gegenstände), den Bergern ein Anspruch auf Bergelohn nach den Vorschriften der §§ 740 ff. des Handelsgesetzbuches gewährt und zugleich bestimmt, daß die Berger »bei Verlust des Anspruchs auf Bergelohn« von den geborgenen Gegenständen der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt sofort Anzeige zu machen und die Gegenstände zur Verfügung zu stellen haben. Das gleiche gilt nach § 21 der Strandungsordnung, wenn es sich um die Bergung versunkener oder seetriftiger Gegenstände handelt, d. h. wenn versunkene Schiffstrümmer oder sonstige Gegenstände vom Meeresgrunde heraufgebracht, oder wenn ein verlassenes Schiff oder sonstige besitzlos gewordene Gegenstände, in offener See treibend, von einem Fahrzeug geborgen werden. Künftig wird auch in diesen Fällen

Digitized by Google

der Grundsatz des neuen § 748 des Handelsgesetzbuchs Platz greifen müssen, wonach es dem richterlichen Ermessen überlassen bleibt, ob wegen einer Verletzung der Anzeigepflicht der Bergelohn zu versagen oder herabzusetzen ist. In § 20 der Strandungsordnung sind daher die Worte »bei Verlust des Anspruchs auf Bergelohn« zu streichen. Die Strafvorschrift des § 43 der Strandungsordnung bleibt auch für diese Fälle unberührt.

Artikel 3. Die Vorschriften, die in bezug auf die Verpflichtung des Kapitäns zur Rettung von Menschen im Artikel 11 des Übereinkommens über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 getroffen sind, kommen ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit zur Anwendung.

Wer der im Abs. 1 bezeichneten Verpflichtung zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark bestraft.

Begründung: Nach Artikel 11 des Übereinkommens über die Hilfsleistung und Bergung sind die Schiffskapitäne verpflichtet, jeder im Meere in Lebensgefahr befindlichen Person tunlichst Hilfe zu bringen, während das deutsche Recht eine solche Verpflichtung nur für den Fall eines Zusammenstoßes von Schiffen kennt (Strafgesetzbuch § 145; Kaiserliche Verordnung vom 15. August 1876; zu vergleichen oben zu Artikel 1 Nr. 1, S. 115). Das internationale Übereinkommen kommt aber nicht zur Anwendung, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören, wie das Gericht (Artikel 15 Abs. 2 Nr. 2). Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, in den Entwurf eine Bestimmung aufzunehmen, durch die vermieden wird, daß die Deutschen einen geringeren Schutz genießen als die Ausländer. Auch nach einer anderen Richtung erscheint eine Ergänzung der internationalen Vorschriften angezeigt. Nach Artikel 15 Abs. 2 Nr. 3 des Übereinkommens findet der Artikel 11, vorbehaltlich weitergehender Vorschriften der Landesgesetze, nur zwischen Schiffen Anwendung, die einem der vertragschließenden Staaten angehören. Für die innere Gesetzgebung liegt kein ausreichender Anlaß zu einer solchen Begrenzung vor, vielmehr kann hier die Verpflichtung zur Hilfeleistung allgemein ausgesprochen werden.

Digitized by Google

Der Entwurf (Artikel 3 Abs. 1) sieht demgemäß für das deutsche Recht vor, daß die Vorschriften des Artikels 11 ohne die aus Artikel 15 Nr. 2, 3 des Übereinkommens sich ergebenden Einschränkungen zur Anwendung kommen.

Im Artikel 12 des Übereinkommens ist bestimmt, daß die Vertragsstaaten, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung einer Zuwiderhandlung gegen den Art. 11 enthält, sich verpflichten, die zur Bekämpfung erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Um dieser Verpflichtung zu genügen, ist im Artikel 3 Abs. 2 des Entwurfs eine an den § 145 des Strafgesetzbuchs sich anschließende Strafvorschrift getroffen.

Artikel 4. Soweit in Reichsgesetzen oder in Landesgesetzen auf Vorschriften verwiesen ist, die durch dieses Gesetz geändert werden, treten die neuen Vorschriften an deren Stelle.

Artikel 5. Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit den Übereinkommen über den Zusammenstoß von Schiffen und über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 in Kraft.

Urkundlich usw.

Die Bestimmungen der Artikel 4 und 5 bedürfen keiner Begründung.

Übergangsvorschriften sind entbehrlich. Es ergibt sich von selbst, daß für einen Zusammenstoß von Schiffen oder eine Bergung oder Hilfsleistung, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes stattgefunden haben, das bisherige Recht maßgebend bleibt.

Digitized by Google

DAS EINHEITSKONNOSSEMENT.

Aus den Kreisen des deutschen Exporthandels sind des öfteren Klagen über die Fassung einzelner Bestimmungen der bei den deutschen Reedereien üblichen Konnossementsbedingungen geäußert worden, Klagen, die freilich sehr oft die besondere Eigenart und das besondere Risiko, das dem Seetransport seiner Natur nach innewohnt, verkennen und die häufig in bezug auf das, was man der verfrachtenden Reederei als Verpflichtung auferlegen möchte, weit über das Maß des Möglichen hinausgehen. Die Wünsche des Exporthandels haben indes in den letzten Jahren die maßgebenden deutschen Reedereikreise wiederholt beschäftigt. Die seit etwa drei Jahren zwischen dem Verbande deutscher Exporteure einerseits und dem Verein Hamburger Reeder sowie dem Verein der Reeder des Unterwesergebiets andererseits gepflogenen Verhandlungen, betr. ein Einheitskonnossement, sind Ende 1911 unter Zustimmung der Assekuradeure dahin zum Abschluß gebracht, daß 18 »Allgemeine Regeln« für Dampferkonnossemente (ausgehend) vereinbart und gedruckt an die Mitglieder der genannten Vereine verteilt sind. Die hauptsächlichsten Bedingungen des Einheitskonnossements sind folgende:

Regel 1

erklärt den Reeder haftbar

a) für Seetüchtigkeit des Schiffes im weitesten Sinne, es sei denn, daß etwaige Mängel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu erkennen waren;

b) für Verschulden seiner Angestellten in betreff der ordnungsmäßigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung.

Digitized by Google

Regel II,

die die Ausnahmen hiervon festsetzt, geben wir als wichtigsten Paragraphen des ganzen Einheitskonnossements im Wortlaut wieder. Sie lautet:

»Der Reeder ist nicht verantwortlich für Schäden, Einbußen und Verluste, die verursacht sind durch

1. höhere Gewalt, die Gefahren der See, Feuer, Explosionen, Kollisionen, Strandungen und alle anderen Schiffsunfälle.
2. Feinde, Seeräuber, Baratterie, Beraubung, Diebstahl (es sei denn, daß die Beraubung oder der Diebstahl durch die Schiffsmannschaft begangen ist), Arrest oder Verfügungen von hoher Hand, Werfen oder Nehmen, Ausräucherung, Desinfektion oder sonstige Sanitätsmaßnahmen behördlicher Art, Meuterei, Boykott, Streik und Aussperrungen.
3. Platzen oder Explosion von Dampfkesseln oder Rohrleitungen, Brechen von Schäften oder Lösch- und Ladegeschirr oder irgendeinen Fehler am Schiff, dessen Zubehör, an den Maschinen oder Kesseln und Zubehör (es sei denn, daß ein Fehler die Ursache ist, der bei Antritt der Reise unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters erkennbar war).
4. Ungeziefer, Ratten- und Wurmfraß, Rost, Schweiß, Zersetzung, Schwinden, Bruch, Hitze, Regen, klimatische Einflüsse, Oxydation, oder aus diesen Ursachen entstandene Folgen, Landbeschädigung oder irgendeinen aus der natürlichen Beschaffenheit der verladenen Güter oder der mangelhaften, schwachen oder vorschriftswidrigen Verpackung, mangelhaften oder unvorschriftsmäßigen Adressierung, Bezeichnung oder Markierung, Verwischen oder Verschwinden der Marken, Nummern, Adressen oder Bezeichnungen der verladenen Güter entstandenen Nachteil, auch wenn zu dem Eintritt oder der

Digitized by Google

Vergrößerung solcher Schäden, Einbußen oder Verluste rechtswidrige Handlungen, Nachlässigkeiten, Irrtümer oder Fehler des Lotsen, des Schiffers, der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, deren sich der Reeder zur Erfüllung seiner Verpflichtungen bedient, mitgewirkt haben. Der Reeder ist berechtigt, die in diesen Fällen etwa entstehenden Havarie-groß-Beiträge von den Beteiligten zu fordern.«

Regel III.

Für Verschulden seiner Angestellten haftet der Reeder auch bei Schäden, Einbußen und Verlusten, die verursacht sind durch Verderb, Fäulnis, Verbiegung, Leckage oder deren Folgen und Berührung mit oder Ausdünstung von anderen Gütern.

Regel IV.

Danach kann das Schiff von der Reiseroute abweichen, um Menschenleben zu retten, andere Schiffe zu schleppen usw., die Anlaufhäfen in anderer Reihenfolge aufsuchen usw.

Regel V

bestimmt, daß das Schiff nicht verantwortlich ist für Gold, Silber und andere namhaft gemachte Wertgegenstände, falls darüber nicht »ein ordnungsmäßiges Konnossement mit ausdrücklicher Wertangabe gezeichnet ist«. Ferner wird festgesetzt, daß bei Verladung an Deck, wenn dies mit Zustimmung des Verladers geschieht, sowie bei der Beförderung von lebenden Tieren jegliche Gefahr vom Verlader getragen wird, falls nicht mangelhafte Stauung und Unterbringung die Ursache ist.

Regel VI

setzt fest, daß im Falle unrichtiger Deklaration von gefährlichen Gütern, Säuren, Explosivstoffen usw. Verlader und Empfänger für alle etwa entstehenden Schäden aufzukommen haben. Auch darf der Schiffer solche Güter ohne weiteres über Bord werfen.

Digitized by Google

Regel VII.

Verlader und Empfänger sind für alle durch Nichtbeachtung der Einfuhrvorschriften entstehenden Folgen verantwortlich. Auch ist der Reeder berechtigt, bei unrichtiger Angabe des Inhalts, Gewichts oder Wertes die doppelte Fracht zu berechnen.

Regel VIII.

Für Güter, über die bereits eine Empfangsbescheinigung gegeben worden ist, die aber noch nicht an Bord sind, ist der Reeder nur im gleichen Maße verantwortlich, als wenn sie sich schon an Bord befänden.

Regel IX.

Die Zeit des Erlöschens der Haftung und die Art der Schadensandienung werden von jeder Reederei für sich festgesetzt, kommen also auf die Vorderseite des Konnossements.

Regel X.

Erscheint es dem Schiffer aus irgend einem unvorhergesehenen Grunde (Quarantäne, Eis, Krieg, Streik usw.) fraglich, ob er den Bestimmungshafen sicher anlaufen, dort löschen und wieder ausgehen kann, so ist er berechtigt, die Güter in einem anderen Hafen auf Kosten der Wareninteressenten, die tunlichst zu benachrichtigen sind, zu entlöschen. Falls die Güter im Bestimmungshafen aus irgendeinem Grunde nicht gelöscht oder gefunden werden, so können sie entweder auf der Rückreise gelöscht oder anderweitig auf Schiffsrechnung nach dem Bestimmungshafen befördert werden. (Für schuldhaft verspätete oder unrichtige Ablieferung siehe Regel XIII.) Bei Durchfrachtgütern haftet die Reederei nur für die eigene Linie.

Regel XI und XII

beschäftigen sich mit der Zahlung der Fracht, für die dem Schiffer ein Pfandrecht an den Gütern zusteht.

Digitized by Google

Regel XIII

ordnet die Regelung von etwaigen Ansprüchen wegen Verlust, Beschädigung oder unvollständiger Ablieferung. Die Festsetzung des Maximalbetrages pro Kollo bleibt den einzelnen Reedereien überlassen; der Betrag soll auf der Vorderseite des Konnossements angegeben werden. Für Verluste aus schuldhaft verspäteter oder unrichtiger Ablieferung haftet der Reeder in gleicher Höhe, falls die Ablieferung nicht innerhalb dreier Monate nach Ankunft des Schiffes im Löschhafen erfolgt.

Regel XIV.

Es gelten auch in Zukunft Gewicht, Maß, Marken, Nummern, Qualität, Inhalt und Wert, wenngleich im Konnossement erwähnt, als dem Schiffer unbekannt.

Regel XV

bestimmt, dass etwaige große Havarei, zu der der Wert der Güter anzugeben, sowie eventuell Sicherheit oder Einschuß zu leisten ist, in Hamburg bezw. Bremen aufzumachen ist.

Regel XVI

beschäftigt sich nochmals mit der Zahlung der Fracht, regelt die Frage der Währung und bestimmt, daß im voraus bezahlte Fracht auch im Falle des Totalverlustes nicht zurückgefordert werden kann.

Nach

Regel XVII

sind alle Klauseln, die den vorstehend skizzierten Regeln entgegenstehen, nichtig, wenn nicht etwa in einzelnen Fällen eine solche Klausel besonders vereinbart ist.

Regel XVIII

bestimmt endlich, daß bei Meinungsverschiedenheiten der deutsche Text allein maßgebend sein soll.

* * *

Digitized by Google

In diesem Einheitskonnossement sind also für den ausgehenden Verkehr die grundlegenden Bestimmungen des Konnossements zusammengefaßt, in deren Rahmen es möglich gewesen ist, einen Teil der Wünsche des Exporthandels in bezug auf die Abgrenzung der Reederhaftung zu erfüllen. Je nach der Eigenart des Schifffahrtsbetriebes auf den einzelnen Linien sollen die Reedereien zu den Grundregeln, die selbstverständlich nicht auf alle Verhältnisse des Weltverkehrs zugeschnitten werden konnten, in den nächsten Monaten noch Spezialbedingungen ausarbeiten, soweit das Einheitskonnossement solche zuläßt. Sobald hierüber eine Einigung zwischen den Exporteuren und den einzelnen Reedereien erzielt ist, werden die neuen Bestimmungen in Kraft treten. Die Hauptsache ist, daß die wichtigsten Konnossementsbestimmungen nunmehr für alle Reedereien in einer Art Plattform zusammengefaßt sind.

Gehen wir nun zu einer kurzen Betrachtung des Inhalts des Einheitskonnossements über, so ergibt sich zunächst als wesentlicher Vorzug für den Handel, daß der Kaufmann — um zu wissen, inwieweit ihm der Reeder haftet, und sich darüber schlüssig zu machen, welches Risiko er selbst tragen und gegen welches er Versicherung nehmen will — nicht mehr gezwungen ist, in jedem einzelnen Falle sich mit dem Studium der häufig recht umfangreichen Konnossementsbedingungen zu befassen, denn für jede Sendung, die von Bremer oder Hamburger Linienreedereien übernommen wird, greifen die gleichen Bestimmungen Platz. Waren die Reeder bisher in der Lage, sobald sie für irgendeinen Schaden in Anspruch genommen wurden, für die Zukunft ihre Inanspruchnahme für die aus gleichen Ursachen resultierenden Schäden durch Einfügung einer neuen Konnossementsklausel auszuschließen, so haben sie nunmehr auf dieses Recht verzichtet; denn das Konnossement enthält die ausdrückliche Vorschrift, daß Klauseln, die mit den im Einheitskonnossement normierten Regeln im Widerspruch stehen, ungültig sind.

Digitized by Google

Allerdings ist es bei der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse, namentlich in den überseeischen Ländern, nicht möglich gewesen, für alle Verhältnisse einheitliche Regeln aufzustellen. Aber der Gebiete, in denen der einzelnen Reederei noch das Recht zusteht, ihrerseits Bestimmungen zu erlassen, sind nur wenige. Die Reedereien können ihrerseits bestimmen, in welchem Zeitpunkte, also etwa bei Verlassen des Decks des Schiffes, beim Ankommen an Land, bei der Einlagerung in das Zollhaus oder bei der Aushändigung an die Empfänger, die Haftung des Reeders aufhören soll. In das Bestimmungsrecht der Reedereien ist ferner gestellt, in welcher Weise Schäden anzudienen sind und in welcher Höhe sie für jedes einzelne Kollo haften wollen. Um aber den Interessenten die schnelle Orientierung über diese Bestimmungen zu erleichtern, ist vorgeschrieben, daß diese Bestimmungen auf die Vorderseite des Konnossements zu setzen sind, so daß ein Blick auf diese Vorderseite genügt, um die Interessenten über alles Wissenswerte aufzuklären. An der Spitze der Bedingungen stehen die Sätze, daß der Reeder einmal für die Seetüchtigkeit des Schiffes im weitesten Umfange haftet, und zum andern, daß er für Verschulden seiner Angestellten in betreff der ordnungsmäßigen Stauung, Verwahrung und Ablieferung der Güter haftbar ist. In den folgenden Paragraphen werden dann in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis eine Reihe schadenstiftender Ereignisse aufgeführt, deren Folgen nicht zu Lasten des Reeders sind. Während aber bisher in den weitaus meisten Konnossementen sich die sogenannte »Negligence Clause« befand, d. h. daß die Haftung des Reeders für diese besonders aufgeführten Ereignisse immer ausgeschlossen war, einerlei ob das schadenstiftende Ereignis auf Zufall, force majeure oder einem Verschulden eines Angestellten beruhte, läßt das Einheitskonnossement nur bei gewissen Ereignissen die Ersatzpflicht generell ausgeschlossen sein, während es bei einer Reihe anderer Ereignisse, wie Schäden durch Verderb, Fäulnis,

Digitized by Google

Leckage und deren Folgen, den Reeder dann haften läßt, wenn diese Schäden auf ein Verschulden von Angestellten des Reeders zurückzuführen sind. Auch noch in einer Reihe anderer Punkte werden die Verlader und Empfänger günstiger gestellt, als dies nach den meisten bisherigen Konnossementsbedingungen der Fall war. So haftet der Reeder fortan für die durch seine Angestellten begangenen Diebstähle, während bisher eine Haftung für Diebstahl überhaupt nicht stattfand. Lehnten früher die Reeder eine Haftung für verspätete Ablieferung überhaupt ab, so erklären sie sich jetzt haftbar, falls die Ablieferung schuldhafterweise länger als drei Monate verzögert wird.

Das Ergebnis der Verständigung zwischen Reedereien und Ladungsinteressenten durch Fertigstellung des Einheitskonnossements darf auch im Interesse unseres Ausfuhrhandels als ein erfreulicher Fortschritt bezeichnet werden, wenn auch naturgemäß nicht alle Wünsche, die gelegentlich geäußert worden sind, erfüllt sein mögen. Bei der Beurteilung der Zugeständnisse von Reedereiseite aus muß vor allem berücksichtigt werden, daß die tatsächlichen Verhältnisse, namentlich in überseeischen Ländern, sowie die Rücksicht auf den Wettbewerb ausländischer Reedereien bei der Aufstellung des Einheitskonnossements nicht außer acht gelassen werden konnten.

Digitized by Google

VOM IV. DEUTSCHEN SEESCHIFFAHRTSTAG.

Der IV. Deutsche Seeschiffahrtstag fand am 18. und 19. März d. J. in Berlin statt. Die Tagesordnung dieses immer mehr an Bedeutung gewinnenden Seeschifferparlaments enthielt eine Reihe von wichtigen Beratungsgegenständen, unter denen die Frage der Verschärfung der Prüfungsvorschriften für Kapitäne und Schiffsoffiziere an erster Stelle stand. Seit Jahren streben die aktiven Nautiker dahin, ihren Stand in jeder Beziehung zu heben, daher wird u. a. auch für eine Verschärfung der Prüfungen bei den Navigationsschulen erneut eingetreten. Der III. Seeschiffahrtstag beschäftigte sich bereits gerade mit dieser Frage außerordentlich eingehend. Damals ergab die Debatte, daß einer aus allen Schiffahrtskreisen zusammengesetzten Kommission die Beratung der Frage: »Ist eine Verschärfung der Prüfungsvorschriften für die Nautiker der Handelsmarine notwendig?« überwiesen wurde. Die Kommission hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß eine Verschärfung der Prüfung notwendig ist, und hat diesen durch Vorschläge allgemein zum Ausdruck gebracht. Doch hat sie, um den kleinen Reedereien und weniger befähigten Nautikern Zugeständnisse zu machen, neben dem Schiffer auf großer Fahrt, dem Seeschiffsführer, den Schiffer auf mittlerer Fahrt in Vorschlag gebracht, der als solcher befugt sein soll, Schiffe bis zu einer gewissen Größe zu führen, deren Führung übrigens auch dem Seesteuermanne zugestanden ist. Dieser Vorschlag eines Mittelschiffers, der im Grunde genommen weiter nichts bedeutet, als eine bereits früher geforderte Hebung des kleinen Schiffers, hat alsbald eine nicht unerhebliche Opposition gezeitigt. Diese Gegenströmung hat aus verschiedenen Motiven heraus eingesetzt. Teils wurde gesagt, daß für den mittleren Schiffer an sich kein Bedürfnis vorliege, teils wollte man ihn haben, um dem Examen

Digitized by Google

zum sogenannten Extramaster die Wege zu ebnen. Andererseits wurde auch behauptet, daß der Mittelschiffer dem Schiffer auf großer Fahrt die diesem bislang zustehenden Brotstellen entreißen würde.

Der IV. Seeschiffahrtstag lehnte denn auch nahezu einstimmig den Schiffer auf mittlerer Fahrt ab. Die grundlegende Frage: »Ist eine bessere Vorbildung der Kapitäne und Schiffsoffiziere wünschenswert?« wurde ohne Debatte bejaht. Nach mehr oder minder langer Beratung der Kommissionsvorschläge für die Prüfungsbedingungen der Seesteuerleute und Seeschiffer wurden sodann ebenfalls angenommen: die Zwischenprüfung vor der Steuermannsprüfung; die Verschärfung der beantragten Anforderungen an die deutsche und englische Sprache in allen drei Prüfungen (Zwischen-, Steuermanns- und Schifferprüfung); die Anträge zu Mathematik, Physik, mathematische Geographie, Schiffbautechnik, Maschinenkunde, Seestraßenordnung, Nautik, Seemannschaft, Bewertung der Leistungen, Wiederholung der Prüfungen, Zulassungsbedingungen. Ebenfalls fanden die Anträge Zustimmung, die sich auf die Prüfungsbedingungen zum Küstenschiffer und Schiffer auf kleiner Fahrt beziehen. Die vorgeschlagene Aufnahme eingehender Protokolle über die mündliche Prüfung bei allen Prüfungen wurde vom D. N. V. angenommen, vom V. D. S. V. abgelehnt. Angenommen wurden ferner alle Kommissionsanträge bezüglich der Erweiterung der Prüfungsvorschriften für Führer und Bestleute der Fischerfahrzeuge. Angenommen wurde sodann ein Antrag des Herrn Prof. Dr. Schilling, »daß die Prüfungen der Führer der Hochseefischereifahrzeuge nicht als besondere Prüfungen abzunehmen, sondern den Prüfungen der Handelsmarine anzufügen seien«. Ein weiterer Antrag von Prof. Dr. Schilling: »Bei der beschlossenen Erhöhung der Prüfungsanforderungen in der Seesteuermannsprüfung und der Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt hält der Seeschiffahrtstag eine erhebliche Verlängerung der Steuermanns- und

Digitized by Google

Schifferkurse und ihre gesetzliche Festlegung für erforderlich«, wurde vom Nautischen Verein angenommen, vom Schifferverbande dagegen abgelehnt.

Als der für weite Kreise interessanteste Beratungsgegenstand darf die vielerörterte Frage der

Verhaftung von Passagieren durch Kapitäne an Bord

bezeichnet werden, über welche Herr Rechtsanwalt Edzard—Bremen etwa wie folgt referierte:

Der Umstand, daß im vorigen Jahre in verschiedenen Fällen an Kapitäne deutscher Dampfer von der Staatsanwaltschaft und richterlichen Behörden mittels Funkspruchs das Ersuchen ergangen war, Passagiere auf hoher See auf Grund von gegen diese erlassenen Haftbefehlen festzunehmen und die Verfolgten bis zum Eintreffen des Dampfers im deutschen Bestimmungshafen an Bord in sicherem Gewahrsam zu halten, hat bei Kapitänen und Reedereien vielfach eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen, und bei der aus Anlaß der Erörterungen dieses Gegenstandes in den nautischen Vereinen zutage getretenen Divergenz zwischen den Anschauungen der in Frage kommenden Behörden und der Schiffahrtskreise erscheint es verständlich, wenn dem Deutschen Schiffahrtstage Gelegenheit gegeben wird, zu diesem Thema Stellung zu nehmen. Dabei möchte ich bemerken, daß die Sache ihren lokalen Charakter, den sie zunächst hatte — es handelte sich zunächst um den Norddeutschen Lloyd —, verloren hat, da das Auswärtige Amt mit verschiedenen Bundesstaaten wegen Regelung der einschlägigen Fragen sich in Verbindung gesetzt hat und seitens einzelner Bundesstaaten bereits Bekanntmachungen, Ersuchen um Festnahme flüchtiger Verbrecher durch Funkspruch betreffend, ergangen sind. Als der Kapitän des Dampfers »Kaiser Wilhelm der Große« sich im Sommer vorigen Jahres geweigert hatte, dem ihm durch Funkspruch an Bord seines Schiffes zugegangenen Ersuchen eines preußischen

Digitized by Google

Untersuchungsrichters Folge zu leisten, einen an Bord befindlichen Passagier auf Grund eines wider denselben erlassenen Haftbefehls festzunehmen, weil er sich dazu nicht für befugt halte, wandte sich das Auswärtige Amt im November v. J. an die Senate von Bremen und Hamburg mit einem Schreiben, in dem ausgeführt wurde, daß eine solche Auffassung nicht im Einklang mit derjenigen des Auswärtigen Amts und des Reichsjustizamts stehe, der Kapitän eines deutschen Handelsschiffes vielmehr zu der in Frage stehenden Festnahme befugt sei. Die Senate wurden daher gebeten, die Schifffahrtsgesellschaften von seiner, des Auswärtigen Amtes, Auffassung mit dem Anheimstellen zu benachrichtigen, auch ihre Kapitäne mit entsprechender Weisung zu versehen. Der Norddeutsche Lloyd hat dann die ihm senatsseitig zugängig gemachte Mitteilung des Auswärtigen Amtes einer eingehenden Prüfung unterzogen, ist indes nach Rücksprache mit seinen juristischen Beratern und auf Grund eines ihm von Herrn Professor Kurt Perels erstatteten Gutachtens zu dem Entschluß gekommen, der Auffassung des Auswärtigen Amtes, welcher sich auch der bremische Senat angeschlossen hatte, nicht zu folgen. Diesem Standpunkt hatte der Norddeutsche Lloyd bereits in einer vorher an die Kommandos seiner mit drahtloser Telegraphie ausgerüsteten Dampfer erlassenen Verfügung folgenden Ausdruck gegeben:

Bremen, im Oktober 1911.

An die Kommandos unserer mit drahtloser Telegraphie ausgerüsteten Dampfer.

»In letzter Zeit sind seitens verschiedener deutscher Staatsanwaltschaften Kapitäne unserer heimkommenden Dampfer auf drahtlosem Wege ersucht worden, Passagiere, gegen die wegen Verdachts einer strafbaren Handlung ein Haftbefehl vorlag, an Bord zu verhaften bezw. festzunehmen. Wir weisen Sie hiermit an, derartige Ersuchen der Staatsanwaltschaften oder anderer Be-

Digitized by Google

hörden in Zukunft unbefolgt zu lassen, da eine gesetzliche Verpflichtung zu derartigen Festnahmen für Sie nicht besteht, Sie im Gegenteil durch die unbefugte Festnahme sich straf- und zivilrechtlich haftbar machen würden. In allen derartigen Fällen steht Ihnen natürlich der auch bisher üblich gewesene Ausweg frei, das Vonbordgehen der Passagiere erst dann zu gestatten, nachdem der örtlichen Polizeibehörde Gelegenheit gegeben ist, die Verhaftung ihrerseits vorzunehmen. Nicht berührt wird hierdurch selbstverständlich das Ihnen als Kapitän zustehende Recht, auch Passagieren gegenüber jede zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Schiffes geeignete Maßregel zu treffen (vgl. § 656 Handelsgesetzbuch, § 91 und § 2 Abs. 1 Seemannsordnung), sowie auch das Ihnen wie jeder Privatperson zustehende Recht der vorläufigen Festnahme auch ohne Haftbefehl in allen den Fällen, wo jemand auf frischer Tat betroffen wird.«

Ich wollte Ihnen zunächst dieses Tatsächliche mitteilen, um nunmehr zur Erörterung der Frage überzugehen, welche Schritte soll der Deutsche Seeschifffahrtstag zu diesem Thema einnehmen? Es handelt sich, wie klar ist, um die Fragen: 1) Liegt eine Verpflichtung des Kapitäns, den betr. Ersuchen nachzukommen, vor, oder doch vielleicht 2) eine Berechtigung dazu, und sodann, wenn letzteres der Fall sein sollte, um die weitere Frage: 3) Empfiehlt es sich, von einer solchen Berechtigung Gebrauch zu machen?

Der Redner ging dann dazu über, die Begründung des Auswärtigen Amtes mitzuteilen, wonach das Auswärtige Amt scheinbar eine Verpflichtung des Kapitäns zur Festnahme statuieren will.

Dann erörterte der Redner: Welches ist die rechtliche Stellung des Kapitäns zu den auf dem Schiffe befindlichen Personen? Sie ist der Natur der Sache nach verschieden, je nachdem es sich um die Besatzung des Schiffes, die auf dem Schiffe angestellten Personen

Digitized by Google

handelt, also um diejenigen, die dazu da sind, das Schiff mit dem darauf Befindlichen, seien es Güter oder Menschen, über und durch das Wasser zu bringen. Die einzige positive Vorschrift, die sich auf die Reisenden bezieht, enthält das Handelsgesetzbuch im § 665, der bestimmt, daß die Reisenden verpflichtet sind, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Schiffers zu befolgen. Im übrigen ergeben sich die Rechte des Kapitäns gegenüber den Reisenden aus dem Beförderungsvertrage. Disziplinarbefugnisse hat er ihnen gegenüber nicht, ebensowenig polizeiliche. Lediglich als Hausherr hat er auf Grund des ihm zustehenden Hausrechts und der Verpflichtung, für die Sicherheit der Reise Sorge zu tragen, die entsprechenden Rechte und Pflichten. Sieht er sich beispielsweise gezwungen, Maßregeln gegen einen Reisenden zu ergreifen, der andere auf dem Schiff befindliche Personen oder dieses selbst gefährdet, so tut er dies in seiner privatrechtlichen Stellung als Hausherr, nicht als Organ der Strafrechtspflege.

Rechtsanwalt Edzard kam dann auf die Heranziehung des § 360 Nr. 10 Strafgesetzbuch durch das Auswärtige Amt zu sprechen. Diese Bestimmung bestraft denjenigen mit Geldstrafe, »der bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hilfe aufgefordert, keine Folge leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte«. Er weist darauf hin, daß diese Bestimmung des Strafgesetzbuches auf jedermann Bezug hat, so daß, wenn der Kapitän zur Festnahme verpflichtet sein sollte, dieselbe Verpflichtung auch jeder anderen auf dem Schiffe anwesenden Person obliegen würde. Liegt nun aber, und das ist die zweite Frage, eine Berechtigung des Kapitäns zur Festnahme vor? Die Begründung, welche das Auswärtige Amt für diese Auffassung gibt, trifft m. E. nicht zu, und auch in dieser Frage sind die von mir erwähnten Gutachten derselben Meinung. Das Auswärtige Amt kon-

Digitized by Google

struiert die Zulässigkeit der Vollstreckung eines Haftbefehls durch jedermann aus allgemeinen Erwägungen, trotz der Vorschrift des § 127 St. P. O., dessen Voraussetzungen das Auswärtige Amt in dem uns beschäftigenden Fall offenbar selbst nicht als gegeben erachtet. Aus diesen Bestimmungen geht hervor, daß der Gesetzgeber das Recht jedermanns zur vorläufigen Festnahme auf die von ihm besonders bezeichneten Fälle hat beschränken wollen, und daß man demgemäß per argumentum e contrario sagen muß: Liegen jene Voraussetzungen nicht vor, ist die vorläufige Festnahme jedermann nicht gestattet. Und dies um so mehr, als in dem Abs. 2 des Paragraphen bestimmte staatliche Organe, wie Staatsanwaltschaft und Polizei, denen umfassendere Befugnisse zugestanden werden, dem »jedermann« des Absatzes 1 gegenübergestellt werden. Wenn demgegenüber alsdann das Auswärtige Amt behauptet, aus allgemeinen Erwägungen solle die Vollstreckung eines Haftbefehls durch jedermann zulässig sein, so läßt es die Angabe vermissen, welches diese Erwägungen sein sollen. Es wird vielmehr lediglich behauptet, das in dem Haftbefehl enthaltene Gebot, den Betreffenden zur Untersuchungshaft zu bringen, richte sich allerdings in erster Linie an die zur Durchführung des Gebots berufenen Vollstreckungsbehörden; es handelten aber andere Personen nicht rechtswidrig, wenn sie dadurch, daß sie die betr. Person festnehmen, die Durchführung des Gebots sicherten. Diese Behauptung kann aber nicht als richtig anerkannt werden. Die durch das Gebot gebotene Handlung ist eine staatliche; ihre Ausführung hat lediglich durch die dazu bestimmten Organe des Staats zu erfolgen. Es würde, wie Prof. Perels in dem von ihm erstatteten Gutachten durchaus zutreffend ausführt, die Lehre von der Befugnis jedermanns zur zwangsweisen Durchführung staatlicher, Dritte betreffender Gebote in ihren Konsequenzen zu einer Auflösung der bürgerlichen und staatlichen Ordnung führen und es bedarf kaum der Anführung von Beispielen,

Digitized by Google

um dies klar zu machen. Die weiteren Ausführungen des Auswärtigen Amtes scheinen dann mehr dem Zwecke zu dienen, die Kapitäne hinsichtlich etwaiger Zweifel an ihrer Berechtigung zur Festnahme an Bord und der sich aus einer unzulässigen Festnahme möglicherweise ergebenden Folgen zu beruhigen, indem gesagt wird, kein Richter werde eine solche Festnahme als widerrechtliche Freiheitsberaubung, die nach § 239 St.-G.-B. strafbar ist, ansehen; es würden aber etwaige Zweifel, die der Kapitän haben könnte, von vornherein dadurch ausgeschlossen, daß ihn die in der Angelegenheit zuständige deutsche Behörde kraft der ihr zustehenden Gewalt ausdrücklich zur Bewirkung der Festnahme anweise. Sollte mit diesen letzten Worten des Auswärtigen Amtes beabsichtigt sein, zum Ausdruck zu bringen, daß der Richter oder Staatsanwalt das Recht habe, die Festnahmebefugnis auf Dritte kraft der ihm zustehenden Gewalt zu übertragen, so würde ein solches Recht der Übertragung, da es ihm vom Gesetzgeber nicht ausdrücklich eingeräumt ist, auf das entschiedenste in Abrede genommen werden müssen. Empfiehlt es sich überhaupt für die Kapitäne — so fragte der Vortragende weiter — von einer solchen Berechtigung Gebrauch zu machen? Dabei ist zunächst darauf hinzuweisen, daß, wenn dem Kapitän die fragliche Berechtigung fehlt, eine trotzdem von ihm vorgenommene Festnahme notwendigerweise sich objektiv als eine unerlaubte Handlung, als eine widerrechtliche Freiheitsberaubung darstellen muß, und mag ihm subjektiv — auch aus den vorhin referierten Erwägungen des Auswärtigen Amtes — das erforderliche strafrechtliche Schuldbewußtsein fehlen, seine Handlung bleibt immer eine widerrechtliche, und er läuft Gefahr, zivilgerichtlich verantwortlich gemacht zu werden.

Herr Edzard führte dann aus, daß der Kapitän bei einer etwaigen Verhaftung keine Hilfe von der Mannschaft fordern könne, und fuhr dann fort: Wie nun, wenn der Schiffsmann sich weigert, bei der von

Digitized by Google

dem Kapitän beabsichtigten Festnahme behilflich zu sein? Leidet nicht schon dadurch das Verhältnis zwischen Kapitän und Schiffsmann? Und dann vor allem: ist es denn eine besonders angenehme Aufgabe, die der Kapitän mit der Festnahme übernimmt? Wie, wenn der Festzunehmende sich widersetzt, vielleicht plötzlich einen Revolver aus der Tasche zieht und den Kapitän oder eine ihm Hilfe leistende Person über den Haufen schießt? Wie, wenn ein Irrtum in der Person des Festzunehmenden vorliegt? Wenn gegen den Kapitän zivilrechtliche Ansprüche geltend gemacht werden? Der Umfang der Arbeitslast und die Verantwortung unserer Kapitäne, insbesondere auch der unserer großen Schiffe, ist bei den gewaltigen Anforderungen, die der moderne Schiffsverkehr an sie stellt, bereits so groß, daß man, wenn nicht zwingende Gründe vorliegen, ihnen ihre Tätigkeit nicht noch mehr erschweren sollte. Ich meine, der Deutsche Seeschiffahrtstag sollte sich auch mit aller Entschiedenheit gegen eine solche gesetzliche Neuerung aussprechen.

M. H.! Gewiß hat jeder gute Staatsbürger das lebhafteste Interesse daran, daß die bestehende Rechtsordnung geschützt wird, und gewiß ist er bereit, nach Möglichkeit dazu beizutragen, daß ein Bruch der Rechtsordnung gesühnt und der Täter seinem Richter nicht entzogen wird. Allein, soweit einem solchen Interesse andere überwiegende Interessen, und zwar wie hier, nicht bloß eines einzelnen, des Kapitäns, sondern auch der Gesamtheit gegenüberstehen, da muß es jenem weichen. Zudem steht doch hier ein Ausweg frei, den Missetäter der Verantwortung zu überliefern, nämlich der, das Vonbordgehen der Passagiere erst dann zu gestatten, nachdem der örtlichen Polizeibehörde Gelegenheit gegeben ist, die Verhaftung ihrerseits vorzunehmen. Zum Schluß bittet der Referent um Annahme folgender Resolution:

Der Deutsche Seeschiffahrtstag erachtet, daß nach geltendem deutschen Rechte weder

Digitized by Google

eine Verpflichtung noch eine Berechtigung der Kapitäne deutscher Handelsschiffe besteht, dem Ersuchen der Staatsanwaltschaft oder richterlicher Behörden um Festnahme von Passagieren auf Grund erlassenen Haftbefehls Folge zu leisten, daß es sich auch nicht empfiehlt, hierin eine Änderung eintreten zu lassen, daß aber keinesfalls eine Änderung des bestehenden Rechts anders als auf internationaler Grundlage erfolgen sollte.

Wie Herr Edzard in Übereinstimmung mit allen Stimmen aus Schiffahrtskreisen, die sich bisher öffentlich geäußert haben, zur Ablehnung der Auffassung gelangte, wie sie das Auswärtige Amt vertreten hat, so trat auch der Korreferent Herr Kaptitän C. Schroedter im Namen des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine von nautischen Gesichtspunkten aus gegen jene Auffassung auf, wobei er sich mit Entschiedenheit gegen die Meinung verschiedener Körperschaften wandte, daß Bedenken gegen die gesetzliche Regelung der Ansprüche des Auswärtigen Amtes nicht vorlägen.

Die wohl von keiner Seite in Abrede gestellte, ganz erhebliche Verantwortungslast der Kapitäne, ihre mannigfachen Pflichten gegenüber ihrer Reederei, den Passagieren und dem Staat würden ganz außerordentlich und ungebührlich erhöht werden, sollte ihnen die Festnahme von Passagieren nach erfolgter Aufforderung durch amtliche Organe zur Pflicht gemacht werden. Um die Stichhaltigkeit dieser Behauptung zu beweisen, führte Herr Schroedter eine ganze Reihe von Fällen an, die deutlich zeigten, in welche schwierige Lage der Kapitän bei der Erfüllung einer solchen Aufgabe kommen könne. Redner schloß:

»Von welcher Seite aus auch immer die den Kapitänen gestellte Zumutung des Auswärtigen Amtes betrachtet wird, sie ist vom Standpunkt der Nautiker und auch vom Standpunkt der Reedereien entschieden

Digitized by Google

abzulehnen. Selbst in dem Fall abzulehnen, wenn sich Festnahme, Internierung und Ablieferung glatt vollzieht. Denn, was ist dann für den Kapitän erreicht? Er hat eine neue, überaus schwere, seinen vielseitigen Berufsinteressen gänzlich fernliegende Pflicht erfüllt, sich aber vielleicht durch allzu forsches Auftreten bei der Verhaftung die Gunst eines Teils der Passagiere und dann hinterher die seiner Reederei verscherzt.

Es wird nicht ohne Geschick darauf hingewiesen, daß der Kapitän durch Festnahme von Individuen, die der Menschheit Schaden zufügen können, einen Dienst für die Allgemeinheit verrichtet. Auch wird nicht unterlassen, auf den Wert einer geordneten Rechtspflege hinzuweisen, um damit zu zeigen, wie wünschenswert die Übertragung der Pflichten eines Kriminalbeamten auf den Kapitän ist. M. H., auch die deutschen Seeschifferkreise halten es für richtig, wenn allgemeingefährliche Personen hinter Schloß und Riegel gebracht werden. Auch sie wissen die Bedeutung einer geordneten Rechtspflege richtig einzuschätzen, nur meinen sie, daß zur Erfüllung solcher Aufgaben die dafür besoldeten und gegen Unbilden durch staatliche Pensionsberechtigung versicherten Organe der Polizei ausersehen seien, nicht aber die mit amtlichen und beruflichen Pflichten mehr als überbürdeten Vertreter ihres Standes. Daß im übrigen die Kriminalbeamten in der Lage sind, die allergefährlichsten und abgefeimtesten Verbrecher auch ohne aktives Eingreifen des Kapitäns festzunehmen, das hat der Verlauf des Ihnen allen wohl noch in Erinnerung befindlichen Falles Crippen gezeigt. Und, was der englischen Polizei in einem besonders schwierigen Falle möglich gewesen ist, sollte im allgemeinen auch für die deutsche Polizei nicht unerreichbar sein.

Aus allen diesen Gründen lehnt der deutsche Seeschifferstand die seinen Angehörigen gestellte Zumutung ohne Einschränkung ab und bittet für diese Stellungnahme den IV. Seeschiffahrtstag um nachdrückliche Unterstützung.«

Digitized by Google

In der Debatte spricht sich Konsul Sieg-Danzig als Reeder dahin aus, daß, wenn die Sache überhaupt, sie nur auf internationalem Wege gemacht werden könne. Sollte nur für Deutschland allein eine derartige Verfügung erlassen werden, dann würde für die Reedereien eine Schädigung herbeigeführt werden. Die in Frage stehende »Menschensorte« würde sich von deutschen Schiffen, auf denen ihnen so schwere Gefahren drohen, fernhalten, und auch von ihrem Gelde könne man sagen: »non olet!«

Dr. Stubmann-Hamburg wendet sich im Interesse des Vereins Hamburger Reeder ganz energisch gegen die Einführung einer derartigen Bestimmung und bedauert, daß die Lübecker Handelskammer auf einem gegenteiligen Standpunkt stehe; man solle diese Ansicht nicht als maßgebend ansehen. Redner bittet der Resolution zuzustimmen.

Prof. Dr. Perels-Hamburg wendet sich namens des Nautischen Vereins Hamburg ebenfalls gegen eine derartige Bestimmung. Wenn die Resolution auch etwas weiter gehe, als der von ihm vertretene Verein es gewollt habe, so nehme er doch keinen Anstand, die Annahme der Resolution zu empfehlen. Hätten die Behörden sich zunächst mit den maßgebenden Kreisen in Verbindung gesetzt, dann wäre eine derartige Aufregung vermieden worden. Die bezüglichen Verfügungen der verschiedenen Behörden seien einfach unhaltbar. Eine derartige Festnahme an Bord könne sicher keinen Vorteil bringen, da die Staatsanwaltschaft die Hilfe der zuständigen Konsuln jederzeit in Anspruch nehmen kann. Die Schäden können jedoch ganz unübersehbare sein. Wenn derartige Verhaftungen auf Grund drahtloser Telegramme vorgenommen werden sollen, die den Verbrecher nicht genügend bezeichnen können, dann dürften leicht Irrtümer entstehen. Treten aber derartige Fälle von Irrtümern auf, dann würde dadurch der Reederei sicher ein großer Schaden erwachsen. Es kann vorkommen, daß im Auslande

Digitized by Google

die Kapitäne eventuell wegen Freiheitsberaubung ins Gefängnis gesteckt werden. Auch internationale politische Schwierigkeiten können in einem Auslandshafen leicht entstehen. (Redner verweist auf den Fall »Ena« in Malta.)

Geheimrat Dr. Bumke vom Reichsjustizamt ist erfreut, sich zu dieser Sache äußern und ein Mißverständnis aufklären zu können. Es scheine die Ansicht verbreitet zu sein, daß die Kapitäne verpflichtet seien, derartige Verhaftungen vorzunehmen. Dem sei aber nicht so. (Hört, hört!) Es sei vielmehr dem freien Entschließen der Reeder und den Kapitänen überlassen, eventuell die Verhaftungen vorzunehmen. Bei Behandlung der Frage durch die Justizbehörden seien die Interessen der Kapitäne und Reeder aufs wohlwollendste erwogen. Auf die Frage internationaler Schwierigkeiten will Redner nicht eingehen. In Fällen, in denen eine staatliche Anordnung durch ein staatliches Organ nicht zum Vollzug gebracht werden kann und dieser Vollzug einer Privatperson übertragen wird, kann in diesem Falle von einer strafbaren Handlung nie die Rede sein. Redner geht sodann erläuternd auf den § 127 der St.-P.-O. ein. Dieser Paragraph könne für die in Frage stehende Materie nicht angewendet werden, da er etwas ganz anderes behandle. § 132 der St.-P.-O. ist wiederholt, wenn auch nicht hier, angezogen. Auch dieses ist irrtümlich. Er schafft für den Verhafteten eine Garantie, stellt jedoch keine Bedingung für die Verhaftung auf, die unter gewissen Umständen sogar ausgesetzt werden muß. Der Sinn ist der, daß die Vorführung vor den Richter so bald als möglich geschehen muß. In anderem Sinne könne man ihn nicht verstehen. Das ist nach Überzeugung der Reichs- und preußischen Ressorts die Rechtslage. Die genannten Behörden hätten das Ersuchen an die Kapitäne nicht gestellt, wenn dieses etwas Rechtswidriges in sich schließe. Es handelt sich nur um die Frage, ob die Hilfe von Privat-

Digitized by Google

personen in Anspruch genommen werden kann, und darüber sagen die Gesetze nichts Gegenteiliges; im Gegenteil, einige Paragraphen weisen direkt auf die Möglichkeit hin. Redner würde es aufrichtig bedauern, wenn die Versammlung sich im Sinne der Resolution aussprechen würde, da sie dann etwas täte, was nicht ganz richtig ist. Es könnten sogar Fälle vorkommen, in denen die Kapitäne bedauern würden, eine Verhaftung an Bord nicht vornehmen zu können. Eine Verpflichtung zur Verhaftung bestehe nicht.

Kapitän Polis-Hamburg teilt mit, daß ein Kapitän der H.-A. L. von Sable Island aus die drahtlose Meldung einer Behörde erhielt, einen Passagier 2. Klasse wegen betrügerischen Bankrotts zu verhaften. Der Kapitän hat dieser Ordre nicht Folge gegeben. Das Telegramm hätte gefälscht sein und unzählige andere Möglichkeiten hätten vorliegen können. Eine besondere Instruktion seitens der H.-A. L. sei nicht gegeben. Die H.-A. L. hält aber die Ansichten der Reichsbehörden für unrichtig.

Wirklicher Legationsrat Weddig vom Auswärtigen Amt hebt hervor, daß das Auswärtige Amt immer die Interessen der deutschen Schiffahrt wahrgenommen hat und es auch stets zu tun bestrebt sein wird. Dem Kapitän sollte nur die Berechtigung zur Verhaftung gegeben werden, und würde eine solche vorgenommen, so würde das Auswärtige Amt sowohl Reederei wie auch Kapitän vor allen Folgen schützen. Der Kapitän brauche dadurch nicht Polizeisergeant zu werden, es solle ihm zu seinen großen Rechten nur weiteres Recht eingeräumt werden. Bisher haben sich nur fünf Fälle von Verhaftungen auf Grund drahtloser Telegramme ereignet. Die von den Referenten und Prof. Perels gestreifte rechtliche Seite der Frage betonend, führte Redner aus, daß man bei Überführung von Verbrechern doch auf die Hilfe der Handelsschiffe angewiesen sei. Eine fremde Behörde würde sich in eine derartige Sache nie einmischen. Würde sie es tun, dann könnten

Digitized by Google

allerdings internationale Schwierigkeiten entstehen. Bei der hohen Bildung unserer deutschen Kapitäne könne man diesen die Beurteilung der einzelnen Fälle ruhig überlassen und darum solle man den Kapitänen das Recht der Verhaftung nicht absprechen.

Generalsekretär Huldermann-Hamburg konstatiert, daß bei der H.-A. L. das von Geheimrat Dr. Bumke angedeutete Mißverständnis nicht bestanden habe. Die Fälle, daß die Justiz des einen Landes in die des andern Landes eingreife, können noch durch ein weiteres Beispiel vermehrt werden, bei dem die amerikanische Behörde in Frage kommt. Wenn ein Mißverständnis entstanden sei, dann liege die Schuld an dem Reichsjustizamt selbst. Redner bittet, die zuständigen Behörden anzuweisen, daß sie nicht berechtigt sind, an die Kapitäne Verhaftungsbefehle abzugeben. Es empfehle sich, daß man vorkommendenfalls sich an die Reedereien wenden und es deren Ermessen überlassen möge, so zu handeln, wie sie es für richtig halten. (Bravo!)

Dr. Ehlers-Hamburg weist darauf hin, daß eine Verhaftung nur rechtlich gültig ist, wenn sie auch aufrechterhalten werden kann. Wenn das Schiff in die Jurisdiktion eines ausländischen Hafens kommt, dann kann man nur nach den Auslieferungsbestimmungen handeln. Es sei zu bedauern, daß man den Kapitänen eine derartige schwere Verantwortung aufbürden wolle. Die Behörden mögen den Ausführungen von Generalsekretär Huldermann, die allein das Richtige träfen, Folge geben.

Professor Perels spricht zunächst den Reichsbehörden den Dank aus für das Interesse, das von ihnen der Handelsschiffahrt entgegengebracht wird, sowie für Klärung der Frage dahin, daß eine Verpflichtung dem Kapitän nicht auferlegt werden solle. Klarzustellen wäre aber noch die Frage bezüglich Schadloshaltung der Betreffenden (Reederei, Kapitän usw.) bei Regreßansprüchen, die event. gestellt werden. Wenn bisher erst fünf Fälle vorgekommen seien, in

Digitized by Google

denen drahtlos Ordre zur Verhaftung gegeben ist, so sagt das nichts, da die Verfügungen erst neueren Datums sind. In Zukunft würden sich die Fälle mehren. Redner bittet, der Resolution zuzustimmen.

Direktor Dr. Greve vom Norddeutschen Lloyd erklärt, da bei seiner Gesellschaft die ganze Frage zuerst akut geworden sei, dürfe er wohl das Fazit aus der bisherigen Diskussion ziehen. Er möchte dies dahin tun, daß die vom Lloyd den Schiffskommandos gegebene Anweisung vom praktischen Standpunkt aus, auf den es am Ende doch allein ankomme, wohl das Richtige getroffen habe. Den Kapitänen sei empfohlen, von der heiklen Verhaftungsfrage die Finger zu lassen, im übrigen aber für den Einzelfall geeignete Maßnahmen zu treffen, um im Endeffekt den von jedermann zu fördernden Zweck, die Rechtspflege nach Kräften zu unterstützen, zu erreichen. Nach den dankenswerten Ausführungen der Regierungsvertreter erscheine es aber als das Zweckmäßigste, um der ganzen Angelegenheit die hier und da aufgetretene Schärfe zu nehmen, den Gegenstand der Tagesordnung dadurch zu erledigen, daß man beschließe, von einer Abstimmung über die Resolution Abstand zu nehmen.

Legationsrat Dr. Seeliger vom Auswärtigen Amt gibt zu, daß die Angelegenheit Aufregung in den Schiffahrtskreisen hervorgerufen hat. Redner will die hochgehenden Wogen zu dämpfen versuchen. Die Justizbehörde hat konstatiert, daß der Kapitän zur Vornahme einer Verhaftung berechtigt sei, von einer Verpflichtung, eine solche vornehmen zu müssen, sei nicht die Rede, und die Absicht, nach dieser Richtung hin Verfügungen zu erlassen, bestehe durchaus nicht. Die Behörden seien immer bestrebt, die Interessen der Schiffahrt zu wahren, und seien erfreut, daß die Verhältnisse durch diese Debatten geklärt worden sind. Es sei nicht möglich, die Resolution in den Ausdruck eines Wunsches zu ändern, da sie in der vorliegenden Fassung teilweise

Digitized by Google

widerlegt worden ist. Die in der Resolution enthaltenen Gedanken ließen sich wohl in anderer Fassung verwenden, dann würden auch wir, die Reichsbehörden, dieser Resolution unsere Reverenz machen. Auch dieser Redner betont zum Schluß, daß die Interessen der Reederei stets gewahrt werden sollen.

Prof. Perels bittet folgende Resolution anzunehmen:

»Der Nautische Verein in Hamburg konstatiert, daß eine Verpflichtung der Kapitäne zur Verhaftung nicht besteht.«

Direktor Dr. Greve empfiehlt angesichts der erfreulichen Darlegungen des Herrn Geheimrat Seeliger um so mehr, den Gegenstand der Tagesordnung dadurch zu erledigen, daß von einer Abstimmung Abstand genommen werde. Unter den obwaltenden Umständen müsse gerade dieser Form der Erledigung Wert beigemessen werden.

Kapitän Schroedter als Korreferent glaubt, daß die Ausführungen, namentlich der Regierungsvertreter, die Frage denkbar geklärt haben, da die Auffassung über dieselbe, wie man jetzt weiß, eine irrige war. Die Ausführungen der Regierungsvertreter haben den denkbar günstigsten Eindruck gemacht, so daß man sich dem Wunsche des Dr. Greve anschließen müsse. Der Referent Dr. Edzard schließt sich diesen Ausführungen vollinhaltlich an.

Prof. Dr. Perels zieht hierauf seine Resolution zurück.

Die Resolution des Referenten wird nicht zurückgezogen, soll aber auf dessen Antrag nicht zur Abstimmung kommen. Es wird so beschlossen.

Einen weiteren Beratungsgegenstand bildete die

Kapitalbeteiligung der Kapitäne an Reedereien.

Der Referent, Herr Navigationslehrer Weltzien-Hamburg, begründete als Berichterstatter der vom III. Deutschen Seeschiffahrtstage eingesetzten Kom-

Digitized by Google

mission deren Beschlüsse in ausführlicher Weise. In Ausübung dieser Aufgabe stellte er im ganzen vier Anträge:

1. Um dem ohne Grund und ohne Kündigung entlassenen Kapitän auf alle Fälle die Entschädigung eines Monatseinkommens zu gewähren, schlägt die Kommission vor, in dem § 548 H.G.B., der eine solche Entschädigung nur dann vorsieht, wenn der Kapitän die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat oder die Reise angetreten hat, die Worte:

»nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat«, zu streichen.

2. Als neuer § 552 H. G. B.

Absatz 1:

»Verpflichtet sich der Schiffer bei seiner Anstellung, an dem Geschäftsbetrieb des Reeders oder der Reederei sich in irgendeiner Weise (durch Übernahme von Parten, Gesellschaftsanteilen oder dergleichen) zu beteiligen, so ist in dem Anstellungsvertrag der Betrag festzusetzen, der dem Schiffer zurückzuzahlen ist, falls er vom Reeder aus anderen als den in den §§ 546 und 547 aufgeführten Gründen entlassen wird. Ist die Festsetzung bei der Anstellung unterblieben, so ist dem Schiffer bei seiner Entlassung auf Verlangen der von ihm für die Beteiligung bezahlte Geldbetrag zuzüglich fünf vom Hundert jährlicher Zinsen und abzüglich der auf die Beteiligung ihm etwa ausgeschütteten Gewinne auszuzahlen. Für die Rückzahlung haften, falls der Reeder eine juristische Person ist, neben diesem auch die gesetzlichen Vertreter.«

Absatz 2:

»Abreden, die dem Absatz 1 entgegenstehen, sind nichtig.«

Digitized by Google

3. Die Vorstände der Seeschiffer-Vereine und der Nautischen Vereine sind zu ersuchen, Kapitänen auf Anfrage hinsichtlich einer Kapitalbeteiligung über die Rechtslage und die sonst für den Vertragsabschluß in Betracht kommenden Momente, soweit es dem Vorstand möglich ist, Auskunft zu erteilen oder, insoweit eine Auskunft nicht erteilt werden kann, dem Betreffenden die Befragung eines Rechtsanwalts anzuraten. Außerdem sollen diese Vereine ersucht werden, die Tagespresse regelmäßig in gewissen Zeiträumen zu warnenden Hinweisen zu veranlassen und die Kapitäne auf die Möglichkeit, sich in diesen Fragen bei den Fach- und nautischen Vereinen Auskunft holen zu können, hinzuweisen.
4. Der IV. Deutsche Seeschiffahrtstag möge sich dabei aussprechen, daß, solange die zu § 552 H. G. B. gewünschte Änderung noch nicht Gesetzeskraft erlangt habe, bei allen Kapitalbeteiligungsverträgen eine der geplanten Gesetzesvorschrift entsprechende Bestimmung in den Vertrag aufgenommen werde.

In der Beratung redete Herr Navigationslehrer Hahn-Leer der Kapitalbeteiligung der Kapitäne bei guten Reedereibetrieben das Wort. Herr Huldermann wendete sich, in Übereinstimmung mit seiner Auffassung auf dem 3. Deutschen Seeschiffahrtstage und aus denselben Gründen, gegen jede gesetzliche Regelung der in Seeschifferkreisen laut gewordenen Beschwerden, dagegen tritt er entschieden für die Aufklärung ein. Herr Wasserschout Hendorf-Brake, ist ebenfalls entschiedener Gegner jeder Abänderung gesetzlicher Bestimmungen, er begründete diesen Standpunkt näher. Herr Konsul Sieg-Danzig, beschäftigte sich mit dem Normalantrag und erklärte sich bereit, seinen der Kommission ursprünglich als Material vorgelegten Entwurf eines Normalvertrages jedem Verein auf Wunsch

Digitized by Google

zuzustellen. Herr Rechtsanwalt Kümpel-Hamburg ist in Übereinstimmung mit Herrn Huldermann Gegner einer gesetzlichen Regelung und Anhänger der Aufklärungstätigkeit, dagegen tritt er für die Annahme des Antrages 2 lebhaft ein. Unter Anführung von Beispielen aus dem praktischen Leben wendet sich Herr Dr. Stubmann-Hamburg gegen die Anträge 1 und 2 und befürwortet 3. Nach einem Schlußwort des Referenten werden die Anträge 1, 2 und 4 vom D. N. V. abgelehnt und vom V. D. S. V. angenommen, der Antrag 3 wird von beiden Verbänden angenommen.

Von den übrigen Punkten der Tagesordnung sei nur noch der folgende zum Beschluß erhobene Antrag erwähnt: »Bei der Reichsregierung dahin wirken zu wollen, daß die fremden Regierungen in ihren Staaten in gleicher Weise wie das Reichs-Marine-Amt vorgehen und plötzlich eingetretene Änderungen von Seezeichen den Schiffen auf See durch drahtlose Telegraphie mitteilen zu wollen.« Der Referent, Kapt. Voege-Bremerhaven, bezeichnete es als den vornehmsten Zweck der »Nachrichten für Seefahrer«, daß sie so bald wie möglich in die Hände der Schiffsführer gelangen. Besonders notwendig ist das in Fällen, wo durch irgendwelche unkontrollierbare Umstände Seezeichen plötzlich von ihren Stationen verschwinden. Durch die drahtlose Telegraphie ist uns ein Mittel in die Hand gegeben, allen Anforderungen in bezug auf schnelle Übermittlung zu genügen. Unser Reichs-Marine-Amt habe diese Einrichtung zuerst von allen Nationen eingeführt. Denn seit Ende 1910 werden von der Funkentelegraphenstation Norddeich alle unerwartet eingetretenen Änderungen der Seezeichen der deutschen Küste den im Kanal und in der Nordsee befindlichen Schiffen durch drahtlose Telegraphie zur Kenntnis gebracht. Inwieweit jedoch die Bordtelegraphisten von ihrer vorgesetzten Behörde beauftragt sind, solche Telegramme unaufgefordert der Schiffsleitung mitzuteilen, entzieht sich unserer Kenntnis. Die auf Norddeich getroffene

Digitized by Google

Einrichtung bezieht sich aber leider nur auf die Seezeichen der deutschen Küste, da die Änderungen der wichtigen fremden Seezeichen nur auf brieflichem Wege in Sammelheften an das Reichs-Marine-Amt gelangen. Nun sind es aber gerade die fremden Seezeichen des Kanals und der Nordsee, deren plötzliche Veränderung ein Schiffsführer am notwendigsten wissen muß. Besonders wenn es sich um ein Feuerschiff handelt, wie das von Haaks, weil der Kurs der vom Kanal nach der deutschen Bucht und weiter bestimmten Schiffe direkt darauf zuführt. Man braucht sich nur einmal klar zu machen, welche Gefahren für die Schiffahrt ein plötzliches Verschwinden dieses Feuerschiffes in sich birgt. Deshalb ist es dringend geboten, daß auch die fremden Regierungen dem Vorgehen des Reichs-Marine-Amts baldigst folgen. In der Beratung erklärte Herr Direktor Bredow, daß die Bordtelegraphisten strengen Auftrag hätten, alle derartigen Telegramme sofort dem Kapitän mitzuteilen.

Digitized by Google

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR DIE ÜBERSEEISCHE PERSONEN-BEFÖRDERUNG.

Die Frage, ob die modernen Riesenschiffe allen Anforderungen an die Sicherheit genügen, ist im Frühjahr des laufenden Jahres, veranlaßt durch die Titanic-Katastrophe, besonders lebhaft erörtert worden. Wir sahen davon ab, einer eingehenden Erörterung dieser Frage näher zu treten, da gegenwärtig Kommissionen von Sachverständigen beauftragt sind, die Sicherheitsmaßnahmen für Schiff und Passagiere einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, und beschränken uns zunächst darauf, das Wesentlichste aus einer Betrachtung hier folgen zu lassen, die ein Fachmann in der Weser-Zeitung vorigen Jahres veröffentlichte. Es heißt da u. a. in Beantwortung der obigen Frage:

Die wahrscheinliche Inanspruchnahme des Materials und die dafür gewählten Dimensionen und Stärkeverhältnisse ergaben sich bisher nicht nur aus der Rechnung, sondern aus jahrzehntelanger Erfahrung an Bord von Tausenden von Schiffen. Trotzdem gab es Überraschungen, indem namentlich Wellen- und Schraubenbrüche oder Inanspruchnahme von Schotten bei Kollisionen zu neuen Ergebnissen führten. Wenn in den letzten Jahren oder vielmehr in neuester Zeit Schiffe gebaut worden sind, welche die bisherigen großen Seedampfer mit einem Sprunge fast um das Doppelte an Größe übertreffen, so ist anzunehmen, daß man so lange mit einer gewissen Unsicherheit in bezug auf die Leistungsfähigkeit der Verbände und der Schotten wird rechnen müssen, bis genügende Erfahrungen aus der Praxis vorliegen.

Die Schwimmfähigkeit der Schiffe wird durch den jetzt wohl überall eingeführten Doppelboden, besonders aber durch den Einbau von wasserdichten Schotten gewährleistet.

Digitized by Google

Die Zahl der Schotten ist bei den Schnelldampfern größer als bei Passagier- und Frachtdampfern und richtet sich im übrigen nach der Länge des Schiffes. Das heutige deutsche Gesetz stellt höhere Anforderungen als das englische und dürfte berechtigten Anforderungen genügen. Es ist dabei zu bemerken, daß Schiffahrtsfragen im allgemeinen international sind und daß die Konkurrenzfähigkeit gewahrt bleiben muß. Indessen erscheint es bei weiterer Entwicklung des Schiffbaues erwünscht, daß ein schärferer Unterschied als bisher innerhalb der Gruppe der Passagier- und Frachtdampfer gemacht wird, je nachdem diese Schiffe mehr als Passagierdampfer oder mehr als reine Frachtdampfer Verwendung finden. Bei der Feststellung der Schottenzahl würde dann auch die Zahl der zulässigen Passagiere als dritter Faktor einzuführen sein.

Nach vorstehendem können die bisherigen deutschen Schnelldampfer und größeren Passagierdampfer zu den besten und sichersten der Welt gerechnet werden. Eine absolute Unsinkbarkeit allerdings gibt es ebensowenig, wie bei den Eisenbahnen, denen wir uns täglich anvertrauen, von einer absoluten Sicherheit die Rede sein kann. Es kann sich bei den Schiffen immer nur um eine relative Schwimmfähigkeit handeln, welche aber erreichen muß, daß das Schiff nach einer Kollision so lange schwimmt, daß es den nächsten Hafen erreichen kann, oder bis — auf hoher See — eigene Böte und fremde Schiffe das Rettungswerk durchgeführt haben.

Es ist bekannt, welche Bedeutung der drahtlosen Telegraphie in solchen Fällen zugesprochen werden muß. Es sind daher alle Passagierdampfer mit solchen Apparaten ausgerüstet.

Der Fall der »Titanic« zeigt, daß man auch auf den größten Schiffen auf Rettungsböte niemals wird verzichten können. Auch in dieser Hinsicht erscheinen die bisherigen Schnelldampfer und größeren Passagierdampfer bevorzugt, denn sie können eine besonders

Digitized by Google

große Zahl von Böten unterbringen und auch bequem zu Wasser fieren. Das letztere kann man nicht von den neuesten Riesendampfern sagen, deren Böte so turmhoch aufgestellt sind, daß ihre Verwendung unter Umständen in Frage gestellt wird. Es muß als eine seemännische Leistung ersten Ranges bezeichnet werden, wenn es auf der »Titanic« trotz des stark auf der Seite liegenden und sich schwerfällig bewegenden Schiffes überhaupt gelungen ist, eine immerhin stattliche Anzahl von Böten glücklich zu Wasser zu bringen.

Die Übungen der Besatzungen im Schließen der wasserdichten Türen und im Bootsdienst finden auf deutschen Schiffen vor jeder Reise statt. Dazu treten die regelmäßigen Übungen im Anlegen der Rettungswesten, im Feuerlöschdienst usw. In der Regel ist nur ein ganz geringer Prozentsatz der Leute unbefahren. Aber es ist klar, daß die Handlichkeit und Manövrierfähigkeit der Schiffe, das Kommando, die Übersicht, die Ausbildung, die Aufrechterhaltung der Manneszucht sowie die Kontrolle der Passagiere bei Katastrophen mit der zunehmenden Größe der Schiffe und der Zahl der eingeschifften Menschen trotz aller technischen Hilfsmittel immer ernsteren Schwierigkeiten begegnen müssen.

Es würde uns deshalb nicht wundern, wenn die Auffassung sich bald Bahn bräche, daß wir an der Grenze des Zulässigen angekommen sind, und daß die Rückkehr zu Schiffen mittlerer Größe ungeachtet ihres geringeren Komforts im Interesse der Reedereien wie der Passagiere liegt.

Wie dem nun auch sei. Es handelt sich jetzt zunächst um die Prüfung der Frage, ob und wie den durch die Zunahme der Schiffsgrößen veränderten Verhältnissen der Seeschiffahrt Rechnung zu tragen und wie nach Möglichkeit der Wiederkehr derartig schwerer Katastrophen, wie sie der Unfall der »Titanic« darstellte, zu begegnen sei. Der Wille dazu ist allseitig vorhanden und für den Weg dürfte die in der am 6. Mai d. J.

Digitized by Google

in Berlin im Reichsamt des Innern abgehaltene Konferenz zur Beratung der Sicherheitsmaßnahmen für die überseeische Personenbeförderung wertvolle Fingerzeige bieten. Zweck der Konferenz, der auch der Kaiser lebhaftes Interesse entgegenbrachte, war, im Einvernehmen mit den beteiligten Interessenten- und Sachverständigenkreisen die deutschen Sicherheitsvorschriften im einzelnen nachzuprüfen und die erforderlichen Unterlagen für anzustrebende internationale Vereinbarungen zu gewinnen. Man ging dabei von der sehr richtigen Voraussetzung aus, daß man bei der Schwierigkeit und technischen Kompliziertheit der einzelnen Fragen schwerlich sofort zu endgültigen Beschlüssen werde gelangen können und daß voraussichtlich die eine oder andere Frage einer besonderen Kommission zur Prüfung und Ausarbeitung entsprechender Vorschläge zu überweisen sein werde, die für internationale Vereinbarungen als Grundlage dienen könnten. Zunächst erscheine es zweckmäßig, an der Hand des aufgestellten Programms eine allgemeine Besprechung der einzelnen Punkte vorzunehmen.

Bei der Beratung der Hauptpunkte ergab sich folgendes. Zunächst wurde festgestellt, daß die gegenwärtig in Kraft stehenden deutschen, auf die Sicherung der Schiffe sich beziehenden Vorschriften den ausländischen mindestens ebenbürtig, in vielen Punkten aber überlegen sind. Es wurde ferner hervorgehoben, daß kein einziger auswärtiger Staat in bezug auf die Ausstattung mit Rettungsbooten größere Anforderungen stellt als Deutschland. Tatsache sei, daß England — Frankreich, Spanien und Italien haben sich im wesentlichen angeschlossen — bei Schiffen über 10000 Brutto-Registertonnen bei weitem nicht den durch die deutschen Vorschriften verlangten Bootsraum fordert.

1. Sicherung gegen das Sinken havarierter Dampfer. An der Hand des Referats über diesen Gegenstand wurde die Frage der Erhaltung der Schwimm-

Digitized by Google

fähigkeit havarierter Schiffe eingehend erörtert. Der Referent stellte fest, daß in Deutschland durch besondere Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft für überseeische Passagierdampfer eine bestimmte Anzahl und Stellung der wasserdichten Querschotte vorgeschrieben wird, durch die eine gewisse Unsinkbarkeit dieser Schiffe gewährleistet wird. In England werden zurzeit vom Board of trade nur die auch für Frachtdampfer erforderlichen Kollisions-, Maschinen- und Kesselschotte vorgeschrieben; jedoch lassen auch die englischen Reedereien aus freier Entschließung größere Passagierdampfer mit so viel Schotten versehen, daß ungefähr der gleiche Grad der Unsinkbarkeit wie in Deutschland erreicht wird. Die Schottvorschriften der See-Berufsgenossenschaft stellen an die Schwimmfähigkeit der Passagierdampfer um so höhere Anforderungen, je größer die Schiffe sind, und gipfeln in der Forderung, daß die großen Schnelldampfer noch schwimmfähig bleiben, wenn zwei beliebige benachbarte Abteilungen überflutet werden. Dieser Vorschrift liegt die bisher als besonders ungünstig geltende Annahme zugrunde, daß bei einer Havarie ein Rammstoß zufällig ein Schott trifft. Bei der Kollision der »Titanic« liegt nun ein so ungünstiger Fall vor, wie er bisher nicht bekannt geworden ist, und es entsteht die Frage, ob dieser Unfall Anlaß zu einer Erweiterung der bestehenden Vorschriften gibt. Auf Antrag des Referenten wird eine besondere Kommission eingesetzt, die mit der Prüfung der folgenden Fragen beauftragt wird: Verschärfung der Schottvorschriften für große Passagierdampfer dahin, daß im Vorschiff mehr als zwei wasserdichte Abteilungen voll Wasser laufen können, ohne das Schiff zum Sinken zu bringen; Revision der Vorschriften hinsichtlich der Genauigkeit der üblichen Berechnungsmethode; der Stabilität havarierter Schiffe; der Prüfung der Schotte unter Wasserdruck; des Wertes von wasserdichten Langschotten; der Schott-Schließvorrichtungen sowie der Pumpeneinrichtungen.

Digitized by Google

2. Rettungsboote. Den zweiten Hauptgegenstand der Erörterungen bildete die Frage des Bootsraums. In dem ausführlichen Referat wurde erörtert, welcher Bootsraum für volle Belegungsstärke als erforderlich erachtet werden sollte, auch wurde die Frage erwogen, ob und inwieweit die bisherige Vergünstigung für Dampfer, die in bezug auf die Anzahl, Stärke und Verteilung der Schotte den Schottvorschriften für Passagierdampfer genügen (Schotteklausel), außer Kraft gesetzt werden könne. Die Erörterung erstreckte sich ferner auf das Verhältnis zwischen ordentlichem Bootsraum und Hilfsbootsraum, den Maßstab für die Bemessung des Bootsraums (Tonnengehalt des Schiffes oder Belegungsstärke), die Größe der Boote sowie die Frage, ob sämtliche oder einzelne Rettungsboote mit Motoren ausgerüstet werden sollen. Auch die Aufstellung der Boote kam zur Sprache, insbesondere die Lage des Bootsdecks, die Aufstellung auf mehreren Decks übereinander, sowie die Höhe des Bootsdecks über Wasser, die Zahl der Davits im Verhältnis zur Zahl der Boote, die Bewegung der überschüssigen Boote unter die Davits, die Möglichkeit, die Boote einer Schiffsseite, insbesondere bei Vorhandensein von Schlagseite, auf der anderen Seite zu Wasser zu bringen, die Zugänglichkeit zu den Booten, sowie Schaffung einer unabhängigen Notbeleuchtung des oder der Bootsdecks. Es wurden ferner besprochen die Bootsübungen sowie die gesamte Organisation des Rettungsdienstes. Dabei wurde besonders erörtert, ob die Bootsrolle auf die Passagiere ausgedehnt werden solle; ferner ob sich Grundsätze feststellen lassen für die Zusammenstellung von besonderen Gruppen von Passagieren zwecks Verteilung auf die verschiedenen Boote. Im Laufe der Erörterungen wurde von den anwesenden Vertretern der größeren Schiffahrtsgesellschaften hervorgehoben, daß sie bereits gegenwärtig dahin Vorsorge getroffen haben, soweit als möglich für jede an Bord befindliche Person (der Reisenden und der Besatzung) genügenden

Digitized by Google

Bootsraum zu schaffen, eine Tatsache, von der auch der Staatssekretär des Innern bei Gelegenheit seiner Anwesenheit in Hamburg im Laufe der vergangenen Woche sich durch persönliche Inaugenscheinnahme überzeugt hat. Andererseits wurde auf die praktischen Bedenken hingewiesen, die sich aus einer derartigen Anhäufung von Booten namentlich in bezug auf eine Rettung selbst entgegenstellen. Die ganze Materie wurde schließlich einer Kommission überwiesen. Diese soll die Grundsätze ausarbeiten, die von seiten Deutschlands der internationalen Konferenz zu unterbreiten sein werden. Seitens der Kommission soll auch die Grundlage für die Begrenzung der Größe der Boote geschaffen, die Aufnahmefähigkeit der Boote durch praktische Versuche einer eingehenden Prüfung unterzogen werden und die Frage des Freibords der vollbelasteten Boote die erforderliche Berücksichtigung finden. Es wurde allseitig anerkannt, daß von den Besatzungen der deutschen transatlantischen Passagierdampfer die größte Zahl seemännisch ausgebildet und ruderkundig ist, weil sie in der Marine gedient hat. Nach den Berichten der Auswanderungskommissare an das Reichsamt des Innern ist mit etwa 80 bis 90 Prozent ruderkundiger Personen an Bord der großen Passagierdampfer zu rechnen.

3. Drahtlose Telegraphie. Der Referent stellte an der Hand seines Berichtes folgende Leitsätze auf: a) Die Apparate für drahtlose Telegraphie auf Schiffen müssen bei Tag und Nacht so überwacht sein, daß die etwa ausgesandten Hilferufe in Not befindlicher Schiffe von allen in Reichweite fahrenden Schiffen aufgefangen werden können. b) Auf allen großen Passagierdampfern, die zu gewissen Tages- und Nachtzeiten Pressenachrichten von den großen Landstationen aufnehmen, sollten Vorkehrungen getroffen werden, daß während dieser Zeit auch die mit normaler Wellenlänge etwa ausgesandten Hilferufe eines in Not befindlichen Schiffes nicht überhört werden. c) Bei Abwicklung des ge-

Digitized by Google

samten Telegraphenverkehrs auf See müsse den drahtlos hinausgesandten Gefahr- und Notsignalen unbedingt der Vorrang vor allen andern Meldungen eingeräumt werden. d) Es sei anzustreben, die Erzeugung der elektrischen Energie zur Betätigung der drahtlosen Telegraphenapparate auch dann noch sicherzustellen, wenn die elektrische Hauptzentrale des Schiffes überflutet oder durch sonstige Vorkommnisse außer Betrieb gesetzt sein sollte. e) Auf großen Passagierdampfern sollte möglichst Vorsorge getroffen werden, daß auch nach Zerstörung eines Mastes und dadurch herbeigeführter Außerbetriebsetzung der Hauptantenne eine Telegraphiermöglichkeit vorhanden bleibt. Zur Ausarbeitung geeigneter Vorschläge wurde eine besondere Kommission eingesetzt. Mit bezug auf den Eisnachrichtendienst wurde allgemein anerkannt, daß dessen amtliche und zum Teil internationale Regelung mit den Fragen der drahtlosen Telegraphie in engem Zusammenhang stehe. Es wurde betont, daß erst nach dieser Regelung sich Erfahrungen darüber herausstellen würden, in welchem Umfang sich die Ergebnisse einer planmäßigen Sammlung, Bearbeitung und Verbreitung der Eisnachrichten für die Maßnahmen der Reedereien hinsichtlich der Beurteilung der Eisgefahr an Ort und Stelle werde ausnutzen lassen. Zur Ausarbeitung von geeigneten Vorschlägen wurde die Kommission zu drei durch Hinzuwahl einiger seemännischer Sachverständigen verstärkt.

4. Dampferrouten. Mitte der neunziger Jahre wurde eine internationale Einigung privater Natur zwischen den hauptsächlichsten von dem Kontinent und von England nach Nordamerika fahrenden Dampferlinien herbeigeführt, die bis auf den heutigen Tag von den Dampfern dieser Linien eingehalten worden ist. Durch diese Vereinbarung wurde je eine nördliche und eine südliche Route westwärts und ostwärts festgelegt. Die nördliche Route, gültig von Mitte August bis Mitte Januar, wird befahren zu einer Zeit, wo das Eis ent-

Digitized by Google

weder ganz nach Süden getrieben oder bereits geschmolzen ist; die südliche Route in der Zeit von Mitte Januar bis Mitte August, um der unter Eisgefahr stehenden Route, die sich bis etwa auf 40 Grad der Nordbreite ausdehnen kann, aus dem Wege zu gehen. Im Laufe der letzten 16 Jahre ist es verschiedentlich notwendig gewesen, zeitweilig eine Änderung dieser Routen herbeizuführen in solchen Fällen, wo eine abnorm frühe Eistrift nach Süden stattgefunden hat. In wenigen Tagen konnte durch Telegramme diese Veränderung der Routen festgelegt werden. Wider Erwarten trieb im Jahre 1912 bereits Ende März und Anfang April das Eis so südlich, daß eine Änderung der Kurse nach Süden notwendig war. Auf Anregung der wohlinformierten amerikanischen Hydrographic office wurde die bis zum 39. Grad Nordbreite bezw. 38. Grad Nordbreite südlicher gelegte Route von den verschiedenen Linien angenommen. Wenn auch der Umweg dadurch gegenüber den früher befahrenen Routen wesentlich größer ist, so hat man angesichts der Eisgefahr sich dennoch nicht gescheut, diesen Umweg zu machen und die enorme Wärme des Golfstroms, bis wohin die Routen gelegt sind, mit in Kauf zu nehmen. Es bestand im allgemeinen dahin Übereinstimmung, daß im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt diese privaten Vereinbarungen weiterhin bestehen bleiben sollen und daß nach Möglichkeit auch die noch nicht an den Vereinbarungen beteiligten Schiffahrtsgesellschaften veranlaßt werden, sich den vereinbarten Linienrouten anzuschließen. Die Frage der Dampferrouten, die im engen Zusammenhang steht mit den Meldungen seitens der Schiffe über Eisgefahr, wurde der für die Frage der drahtlosen Telegraphie eingesetzten Kommission überwiesen, die zu diesem Zweck durch Nautiker verstärkt werden soll.

5. Fahrgeschwindigkeit bei Eisgefahr. Da auf Grund von Erfahrungen bei Einhalten der vereinbarten Routen über den Nordatlantik festgestellt ist, daß mit der Eisgefahr meistens mehr oder weniger unsichtiges

Digitized by Google

Wetter Hand in Hand geht, so sind die Führer aller Schiffe gemäß § 16 der Seestraßenordnung für solche Fälle gezwungen, mit gemäßigter Geschwindigkeit zu fahren, d. h. jeder vorsichtige Kapitän wird im Nebel bezw. bei unsichtigem Wetter in der Gegend, wo Eis auftritt, seine Geschwindigkeit ermäßigen, wie es der § 16 vorschreibt. Damit wäre nach menschlichem Ermessen bei unsichtigem Wetter eine Kollision mit Eis vermieden. Bei klarem Wetter selbst in der Nacht haben nach den übereinstimmenden Erfahrungen Sachverständiger bei richtiger Aufmerksamkeit Eisberge und Eisfelder stets so frühzeitig gesichtet werden können, daß es möglich gewesen ist, rechtzeitig aus dem Wege zu gehen. Es muß der verantwortlichen Schiffsführung überlassen bleiben, unter den gegebenen Umständen der Sicherheit des Schiffes Rechnung zu tragen. Die Versammlung hält es aber für notwendig, darauf hinzuweisen, daß ein besonders guter, gegebenenfalls durch einen Offizier vermehrter Ausguck bei schwierigen Eisverhältnissen angeordnet wird, daß seitens der Schiffsleitung Vorkehrungen getroffen werden, um Meldungen des Ausgucks nach der Kommandobrücke unter allen Umständen schnell und sicher gelangen zu lassen.

Die Kommissionen haben sich am Schlusse der Versammlung konstituiert; sie werden ihre Arbeit alsbald aufnehmen. Nach Abschluß ihrer Verhandlungen wird eine neue Konferenz einberufen werden.

Es sind im ganzen fünf Kommissionen gebildet worden:

1. eine Kommission für die Sicherung gegen das Sinken havarierter Dampfer;
2. eine Rettungsboots-Kommission;
3. eine Kommission für drahtlose Telegraphie und Meldepflicht bei Eisgefahr;
4. eine Kommission für Feststellung der Dampferrouten;
5. eine Kommission für die Regelung der Fahrgeschwindigkeit bei Eisgefahr.

Digitized by Google

Vom Norddeutschen Lloyd gehören der 1. und 2. Kommission Herr Direktor Walter, der 3., 4. und 5. Kommission Herr Kapitän Bartling als Mitglieder an.

* * *

Es mag hier noch darauf hingewiesen werden, daß der Norddeutsche Lloyd es seinen Kapitänen stets zur Pflicht gemacht hat, in erster Linie auf die Sicherheit von Schiff und Passagieren Bedacht zu nehmen und alles andere dagegen zurückstehen zu lassen. Demgemäß findet sich im Anstellungspatent der Kapitäne des Norddeutschen Lloyd, wie diese es seit Jahrzehnten bekommen, unter anderen folgender Passus:

»Ihre Ernennung zum Kapitän legt Ihnen, was die Sicherheit von Schiff und Passagieren anbetrifft, eine große und ernste Verantwortlichkeit auf. Wir machen Ihnen die unbedingteste Vorsicht bei der Navigierung des Ihnen anvertrauten Schiffes zur Pflicht, die Sie unter allen Umständen allen anderen Erwägungen voranzustellen haben und für welche Sie uns persönlich in vollem Umfange verantwortlich bleiben. Sie haben dabei Ihre Offiziere zu den astronomischen Beobachtungen, Berechnungen des Schiffsortes, sowie zur Navigierung des Schiffes überhaupt heranzuziehen, um durch ein richtiges wechselseitiges Zusammenwirken in bezug auf die Navigation eine sorgfältige und zuverlässige Kontrolle zu schaffen. Hierbei wollen Sie zugleich Ihren Offizieren nicht nur die größte Vorsicht, namentlich in der Nähe von Land, ebenfalls nachdrücklich einschärfen, sondern sie auch veranlassen, ihre etwaigen Bedenken hinsichtlich der Navigierung Ihnen stets sofort rückhaltslos zur Kenntnis zu bringen. Die absolute Sicherheit Ihres Schiffes wird stets Ihre erste Sorge sein müssen. Sodann usw.«

Bei der Übertragung eines neuen Kommandos wird den Kapitänen diese Sorge in einem besonderen Schreiben jedesmal zur Pflicht gemacht, und zwar in folgender bemerkenswerter Form:

Digitized by Google

»Wir erwarten von Ihnen, daß Sie die Sicherheit des Ihnen anvertrauten Schiffes stets allen anderen Erwägungen voranstellen, und betonen bei dieser Gelegenheit nochmals besonders, daß wir Ihnen niemals einen Vorwurf daraus machen werden, daß eine Reise im Interesse einer sicheren Navigierung irgendwelche Verzögerung erlitten hat.«

In den Dienstvorschriften des Norddeutschen Lloyd lautet ein Absatz:

»Neben dem Kapitän trifft die Verantwortung für die Navigierung des Schiffes auch die sämtlichen auf der Brücke diensttuenden Offiziere während der Zeit ihrer Wache in vollem Maße. Diese Verantwortung wird nicht dadurch aufgehoben, daß das Kommando tatsächlich in der Hand des Kapitäns oder eines vorgesetzten Offiziers liegt.«

Aufgabe der wachhabenden Offiziere ist es, sobald Situationen eintreten, welche nach ihrer Ansicht zu einer Gefahrlage für das Schiff führen können, den Kapitän bezw. den vorgesetzten Offizier sofort zu benachrichtigen und ihn auf die tatsächlichen Verhältnisse und die daraus sich ergebende Gefahrlage aufmerksam zu machen. Bei Fortdauer der Gefahrlage und beim Eintreten von Umständen, welche noch eine Vermehrung der Gefahrlage hervorzurufen geeignet sind, oder die Gefahrlage weiter erkenntlich machen, besteht auch die Pflicht für die wachhabenden Offiziere fort, den Kapitän oder den vorgesetzten Offizier wiederholt auf das Bedenkliche der Gefahrlage aufmerksam zu machen, selbst wenn die gemachte Meldung nicht beachtet oder sogar ausdrücklich abgelehnt sein sollte.

Bei eintretenden Havarien wird das Verhalten eines wachhabenden Offiziers, der nicht selbst das Kommando führt, nur dann als gerechtfertigt angesehen werden können, wenn er in der vorstehend angegebenen Weise seine Pflicht erfüllt hat.«

Digitized by Google

Und weiter heißt es an einer anderen Stelle ebenfalls wörtlich:

»Bei der Navigation unserer Dampfer ist in allererster Linie Rücksicht auf die höchstmögliche Sicherheit zu nehmen; jede andere Rücksicht, wie Schnelligkeit oder Kürze der Reise, rechtzeitige Ankunft im Bestimmungshafen, Wünsche der Passagiere, hat demgegenüber unbedingt zurückzustehen.«

Außerdem hat der Norddeutsche Lloyd seit einer Reihe von Jahren in Bremerhaven eine Inspektion für das Sicherheitswesen an Bord seiner Schiffe eingerichtet, die strengstens auf Befolgung aller einschlägigen Vorschriften und sachgemäße Instandhaltung aller Sicherheitseinrichtungen zu achten hat.

Digitized by Google

DER HEUTIGE STAND DER DRAHTLOSEN TELEGRAPHIE.

Von Graf Georg von Arco.

Ich glaube, daß es kein elektrotechnisches Spezialgebiet gibt, zu dem so zahlreiche und kostspielige Versuche notwendig waren und noch sind, wie das der drahtlosen Telegraphie. Das Versuchsfeld ist hier nicht durch die vier Wände eines Laboratoriums abgeschlossen, sondern es tritt fast stets ein zweites räumlich getrenntes Laboratorium mit Empfangseinrichtungen hinzu, und außerdem müssen in den Beobachtungskreis die Außenverhältnisse in der Nachbarschaft der Stationen, als auch die atmosphärischen, topographischen und geographischen Bedingungen des die Stationen trennenden Zwischenraumes mit einbezogen werden. Diese sind zeitlich fast ununterbrochen variabel und abhängig von dem Schwanken der Wetter- und Lichtverhältnisse. So gestalten sich die Versuchsbedingungen sehr kompliziert, die Versuche kosten viel Zeit, viel Personal und daher viel Geld. Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, daß die bedeutendsten technischen Fortschritte, welche die drahtlose Telegraphie in ihrem 14jährigen Entwicklungsgang gemacht hat, zum überwiegenden Teile aus den Laboratoriumsarbeiten der größten dieses Spezialgebiet betreibenden Gesellschaften stammen.

Die beiden Unternehmungen, welche die Entwicklung fast ausschließlich beherrschen, sind die Marconi-Gesellschaft in England und die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Deutschland. Jene hat in den ersten 10 Entwicklungsjahren, diese in den letzten Jahren die Führung übernommen.

Professor Slaby wurde durch die ersten Versuche Marconis im Jahre 1897, denen er als Gast beiwohnte, zu eigenen neuen Gedanken angeregt. Er schuf ein drahtloses System, dessen Ausnutzung die A E G über-

Digitized by Google

nahm und im Kabelwerk Oberschöneweide ausarbeitete. Fast gleichzeitig meldete der kürzlich mit dem Nobelpreise ausgezeichnete Professor Braun in Straßburg mehrere grundlegende deutsche Patente an, deren Ausnutzung er der Firma Siemens & Halske übertrug. Im Jahre 1903 gründeten die beiden Großfirmen die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. zur gemeinschaftlichen Ausnutzung dieser Patente. Als Systemname wurde »Telefunken« gewählt. Das Arbeitsgebiet der neuen Gesellschaft war zunächst Lieferung und Installation drahtloser Stationen, und zwar hauptsächlich für militärische Zwecke. Die Brauchbarkeit hierfür war schon bei dem damaligen Stande der Technik erwiesen. Die zentrale Befehlsübermittlung von einer Sendestation aus gleichzeitig auf beliebig viele Empfangsstationen war für die Marine und die schnelle Aufstellbarkeit transportabler Feldstationen für die Armee von größter Bedeutung.

Marconis Erfindungen wurden auf dem Lieferungs- und Installationsgebiet durch eine englische Gesellschaft ausgebeutet. Schon im Jahre 1900 erweiterte die englische Gesellschaft ihr Arbeitsfeld durch Errichtung drahtloser Betriebsstationen zum Zwecke der gewerblichen Nachrichtenbeförderung. Die günstige geographische und politische Lage Englands war hierfür von großem Vorteil. Die Marconi-Gesellschaft stellte den besten Schnelldampfern gegen eine Jahresmiete Stationen zur Verfügung und besetzte sie durch ihre eigenen Telegraphisten. Sie errichtete ferner an den günstigsten Küstenpunkten, hauptsächlich an der englischen Südküste und an der nordamerikanischen Ostküste, eigene Stationen, die ebenfalls von ihrem Personal bedient wurden. Durch diese Einrichtungen beförderte sie Privattelegramme der Reisenden sowohl von Schiff zu Schiff als auch vom Schiff nach dem Land und umgekehrt. Die Organisation der englischen Gesellschaft für die Nachrichtenbeförderung war bereits recht umfangreich und gut durchgebildet und ein englisches Marconi-Weltmonopol für

Digitized by Google

die drahtlose Nachrichtenübergebung halb fertig, als die deutsche Gesellschaft sich entschloß, ebenfalls auf dieses Gebiet ihre Tätigkeit auszudehnen. Ein 1903 in Berlin abgehaltener internationaler Kongreß konnte die bestehenden Verhältnisse nicht mehr ändern.

Als die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Deutschland »Telefunken« auf einigen Schiffen der deutschen Handelsmarine Betriebsstationen eingebaut hatte, verweigerte die Marconi-Gesellschaft beim Anruf den deutschen Schiffen den gegenseitigen Verkehr. Hierdurch war die deutsche Handelsmarine gezwungen, ihre sämtlichen Schiffe mit Marconi-Stationen auszurüsten und die Telegraphisten dieser ausländischen Organisationen als Bordpersonal zu führen. Mit Rücksicht auf das große Interesse, das die deutschen Staatsbehörden und Schiffahrtskreise an dem Aufhören dieses Zustandes hatten, entschlossen sich die A E G und Siemens & Halske, mit der Marconi-Gesellschaft ein finanziell opferreiches Abkommen zu schließen, wonach der drahtlose Betrieb an Bord der deutschen Handelsschiffe an eine neu gegründete »Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H.«, »Debeg« genannt, überging. Diese hat das Verfügungsrecht über sämtliche deutschen Telefunken- und Marconi-Patente, und die von ihr heute betriebenen 160 Schiffsstationen genießen die gleichen Rechte wie die übrigen Marconi-Stationen. So gehört heute in das Arbeitsgebiet der deutschen Gesellschaft sowohl das Lieferungs- als auch das Betriebsgeschäft.

Die Zahl der gelieferten Stationen gibt uns ein Maß für die Bedeutung der verschiedenen Firmen auf dem Weltmarkt. Das Bureau in Bern nennt in seiner offiziellen Liste im Jahre 1910 etwa 1300 drahtlose Stationen, die auf allen Erdteilen zerstreut sind. 85 bis 90% hiervon werden als Marconi- und Telefunken-System angeführt, und zwar entfällt auf jedes der beiden Systeme etwa die Hälfte. Von den übrigen drahtlosen Unternehmungen, auf die das Prädikat »drahtlos« meist in

Digitized by Google

doppeltem Sinne paßt, hat kein einziges mehr als eine eng begrenzte lokale Bedeutung erlangt. Man kann sie mit verschwindenden Ausnahmen — als solche möchte ich die C. Lorenz A. G. nennen — einteilen in solche, die das Marconi-, und solche, die das Telefunken-System nachahmen.

Zwischen »Marconi« und »Telefunken« besteht ein 15jähriges Wettrennen. »Marconi« lag technisch und kommerziell 10 Jahre lang als erster im Felde. »Telefunken« rückte aber, wenngleich nicht ohne mancherlei Schwierigkeiten überwinden zu müssen, ununterbrochen gegen Marconi auf. Endlich, vor etwa 4 Jahren, war Marconi eingeholt und innerhalb der letzten Jahre ist das deutsche System das erste der Welt. Unser neues System der tönenden Löschfunken, mit dem wir vor drei Jahren herauskamen, zeigte sich bei allen Vergleichsversuchen siegreich und brachte uns eine außerordentliche Steigerung der Aufträge, ja sogar, wie es scheint, eine Steigerung des Weltbedarfes an drahtlosen Einrichtungen. Hatte die gesamte Telefunken-Lieferung bis 1910 etwa in 500 Stationen verteilt auf 7 Jahre bestanden, so konnten allein im Jahre 1911 von Telefunken 390 Stationen in Arbeit genommen werden für folgende 30 Länder: Deutschland, Ost-Afrika, West-Afrika, Argentinien, Australien, Belgisch-Kongo, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Dänemark, England, Holland, Japan, Kolumbien, Kuba, Mexiko, Neu-Seeland, Niederl. Indien, Norwegen, Österreich-Ungarn, Peru, Philippinen, Portugal, Rußland, Schweden, Sibirien, Spanien, Türkei und Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Das neue Telefunken-System ist der Niederschlag der kostpieligen, jahrelangen Versuche, von denen eingangs gesprochen wurde. Jede drahtlose Unternehmung bemüht sich heute, ihre Einrichtungen möglichst diesem System ähnlich zu gestalten. Das tönende Löschfunken-System, insbesondere die von Telefunken erfundene Serienfunkenstrecke, ist durch gute Patente geschützt, freilich nur im Auslande. In Deutschland gelang es

Digitized by Google

nicht, bei den maßgebenden Persönlichkeiten die Überzeugung zu erwecken, daß es sich um einen fundamentalen technischen Fortschritt handelt.

Ich möchte zunächst die elektrische Wirkungsweise der drahtlosen Stationen skizzieren und dabei die Fragen beachten, wie werden elektrische Fernwirkungen erzeugt, wie breiten sie sich aus und wie werden sie wahrnehmbar gemacht?

Drei Hauptapparate gehören zu jeder drahtlosen Anlage: Sendeapparate zur Erzeugung von Wechselströmen hoher Frequenz, eine Antenne zur Ausstrahlung dieser Energie, dieselbe am fernen Ort zur Aufsammlung der ankommenden Wirkungen und ein Empfangsapparat, der sie wahrnehmbar macht.

Jeder von uns hat öfters schon beim gewöhnlichen Fernsprechen unbewußt durch drahtlose Telegraphie gelitten. Wir telephonieren, und mitten im Gespräch hören wir eine fremde Stimme. Diese stammt aus irgendeiner mit unserer Leitung parallel laufenden Nachbarleitung. Aus dieser werden durch elektrische Induktion die fremden Sprachlaute auf die unserige übertragen. Derartige Fernwirkungen treten nur auf, wenn die Drahtleitungen parallel laufen. Sie reichen auch nur auf wenige Meter. Um Hunderte oder Tausende von Kilometern zu überbrücken, muß man den Leitungen nicht nur große Energiebeträge zuführen, sondern eine ganz bestimmte Energieform, nämlich Wechselströme nicht gewöhnlicher Periode oder Pulszahl, d. h. solche von 50 Perioden, sondern solche von 100000 bis 1000000 pro Sekunde, sogenannte Hochfrequenzströme.

Wie erzeugt man Wechselströme so hoher Frequenz?

Hochfrequenzströme können zwei verschiedene Energieformen haben. Man denke sich auf einer horizontalen Linie die Zeit in 1000000stel Sekunden aufgetragen, auf der vertikalen die in jedem Augenblick vorhandene Stromstärke. Man erhält dann eine Kurve,

Digitized by Google

welche zeigt, daß alle Stromwellen gleiche, maximale Höhe oder Amplitude haben und ein solcher Wellenzug ohne Unterbrechung oder Pause ist. Die Schwingungen nennt man ungedämpft und kontinuierlich. Man erzeugt sie nach Poulsen durch einen Lichtbogen in einer Wasserstoff-Atmosphäre oder direkt durch eine speziell hierfür gebaute Wechselstrom-Dynamo, eine sogenannte Hochfrequenz-Maschine. — Die Lichtbogen-Methode hat die auf sie gesetzten enthusiastischen Hoffnungen nicht erfüllt, ihre Anwendungen in der Praxis sind nur auf bestimmte Spezialzwecke beschränkt geblieben. —

Die Hochfrequenz-Maschine hat nach der heutigen Ansicht einiger Fachleute eine Bedeutung für die Zukunft.

Die Stromkurve, die durch Funkenentladungen erzeugt wird, ist ebenfalls periodisch, aber die Stärke oder Amplitude der einzelnen Stromwellen nehmen ab bis auf Null. Es entsteht eine Pause, dann wiederholt sich der Vorgang. Die beiden charakteristischen Merkmale sind das Abklingen, die »Dämpfung« und die Durchbrechung der Kurven durch Pausen.

Die kontinuierlichen Schwingungen haben nur eine einzige Periodizität: ihre Schwingungszahl pro Sekunde; die diskontinuierlichen Schwingungen dagegen zwei, nämlich außer der Schwingungszahl noch eine Periodizität der Gruppen. Da jede Gruppe aus der Energie einer Funkenentladung hervorgegangen ist, so ist die Periode der Gruppe gleich der Anzahl der Funken pro Sekunde, gleich der Funkenfolge. Ein Sender mit diskontinuierlichen Schwingungen kann also eine Individualität mehr besitzen und ist dann durch zwei Periodizitäten gekennzeichnet, ein Sender mit kontinuierlichem Wellenzug aber nur durch eine.

Wenden wir uns jetzt etwas genauer den Erzeugungsmethoden zu, und zwar zunächst der für kontinuierliche Wellenzüge, wobei wir aber die Bogenlampe außer acht lassen und direkt auf die Hochfrequenzmaschine eingehen.

Digitized by Google

Anfänglich wurden in der drahtlosen Technik nur Hochfrequenzströme von 300000 bis 1000000 Perioden angewendet. Solche Frequenzen kann man weder heute, noch in absehbarer Zeit durch eine Hochfrequenz-Dynamo erzeugen. Wechselströme hingegen von niedriger Periode haben seit den letzten Jahren einen gewissen Wert erhalten, besonders für die Telegraphie auf sehr große Entfernungen. Solche niedrige Frequenzen von etwa 50000 Perioden kann man direkt nach dem Dynamoprinzip aus mechanischer Energie mittels gewisser Spezial-Dynamos herstellen.

Eine solche unterscheidet sich von einer gewöhnlichen Wechselstrom-Dynamo zunächst dadurch, daß bei der Rotation nicht 100 Magnetpole pro Sekunde an den Ankerdrähten vorbeibewegt werden, sondern 100000. Die Konstruktion führt daher zu sehr hohen Umfangs-Geschwindigkeiten und sehr schmalen Magnetpolen.

Das Eisen der Maschine ist bei Wechselströmen so hoher Frequenz eine große Verlustquelle. Es wird unschädlicher gemacht durch feinste Unterteilung. Die Maschinen bestehen aus Eisenblechen von 0,03 mm Dicke und jedes Blech ist vom anderen durch Papierzwischenlagen isoliert, so daß die Dynamo 50% Papier enthält. Dieses mechanisch komplizierte Gefüge enthält eine Geschwindigkeit von 200 bis 250 m pro Sekunde, d. h. etwa die Geschoßgeschwindigkeit eines älteren Militärgewehres.

Die mechanischen Schwierigkeiten steigern natürlich die Kosten der Fabrikation wesentlich und bringen eine gewisse Betriebsunsicherheit mit sich, aber das mag noch angehen. Schlimmer ist, daß allen bisherigen Hochfrequenzmaschinen gewisse prinzipielle Fehler anhaften, für deren Beseitigung heute noch die Mittel fehlen. Es seien die folgenden angeführt:

Die Periode ist von der Umdrehungszahl der Maschine abhängig. Gefordert wird eine Genauigkeit der Periode von mindestens $^1/_4$% auch während der schwankenden Belastung beim Telegraphieren. Einen

Digitized by Google

so regulierten oder so regulierenden Antriebs-Motor gibt es wohl kaum.

Auch die Isolation der Maschine ist äußerst schwierig. Sollen beispielsweise 50 KW ausgestrahlt werden, so pulsiert in der Maschine eine leer schwingende Energie von etwa 500 KW mit entsprechend hoher Spannung und Stromstärke, und die Eisen- und Kupferverluste in der Maschine müssen für diese leerschwingende Energie gedeckt werden.

Schließlich können mit einer aus Metall hergestellten Maschine Hochfrequenzströme von mehr als etwa 150000 Perioden überhaupt nicht geliefert werden. Bei diesen höheren Periodenzahlen tritt nämlich infolge der Kapazität der Wicklung gegen das Gestell ein Hochfrequenzkurzschluß ein, und es wird keine nennenswerte Energie mehr nach außen abgegeben.

Von Professor Goldschmidt rührt eine Vervollkommnung einer solchen Maschine her, die in Deutchland ein gewisses Aufsehen erregt hat. Bei seiner Anordnung wird in der Maschine eine niedrige Periodenzahl erzeugt und diese in der Maschine durch besondere elektrische Mittel gesteigert. Eine nach diesem Patent hergestellte Maschine hat eine Polteilung und Umfangsgeschwindigkeit, die einer niedrigeren Periode entspricht. Die drei genannten, prinzipiellen Schwierigkeiten bleiben aber leider trotzdem auch bei der Goldschmidt-Maschine bestehen.

Die Hoffnungen auf die Hochfrequenzmaschine werden meist damit begründet, daß kontinuierliche Schwingungen in mancher Beziehung theoretisch vorteilhafter als diskontinuierliche erscheinen, und ferner damit, daß vielleicht mit der Dynamo größere Energiebeträge erzeugt werden können, als bisher durch Funkenentladungen. Die erste Annahme ist noch keineswegs bewiesen, wir Praktiker sind vielmehr der Meinung, daß die modernen Funkensender mit ihrer doppelten Hochfrequenz- und Gruppenfrequenz-Charakteristik den einfachen kontinuierlichen Sendern überlegen sind,

Digitized by Google

namentlich dort, wo es auf große Störungsfreiheit der Empfänger ankommt, d. i. bei Anlagen in den Tropen und besonders bei Großstationen. Für die zweite Annahme aber, daß durch Funkensender sehr große Energien nicht hergestellt werden könnten, fehlen bisher die Unterlagen. Es ist eine Aufgabe der drahtlosen Telegraphie noch nie bisher daran gescheitert, daß für den Sender nicht genügende Energiemengen in Hochfrequenzform erzeugbar waren, sondern nur daran, daß man sie nicht ausstrahlen konnte. Die Antennen-Schwierigkeiten begrenzen die Leistungen. Sind erst einmal Antennen gefunden, mit denen man 500 oder 1000 KW ausstrahlen kann, dann erst versagt vielleicht wirklich die Funkenmethode und dann könnte die Maschine größere Bedeutung erhalten.

Mit Rücksicht auf diese Entwicklungsmöglichkeit hat die AEG in der Maschinenfabrik Brunnenstraße im Auftrage von »Telefunken« jetzt schon mehrere Hochfrequenzmaschinen verschiedener Typen in Arbeit genommen, zwei nähern sich der Fertigstellung.

Jetzt einiges über die Hochfrequenzerzeugung durch Funkenentladungen. Man erzeugt mit Funkenentladungen Hochfrequenzenergiemengen bis zu 100 KW und Frequenzen hinauf bis zu Millionen pro Sekunde und herunter bis zu wenigen Tausend. Eine angeschlagene Stimmgabel demonstriert die modernste Funkenmethode. Die Energie wird der Stimmgabel durch einen kurzen mechanischen Schlag zugeführt, und diese Energie wird durch einen Umformungsprozeß in der Stimmgabel in einen abklingenden Wellenzug umgesezt, der als akustischer Ton hörbar wird. Ist der Ton ganz oder fast ganz verklungen, dann erfolgt ein neuer Schlag. Den Hammerschlägen entsprechen für unseren Fall die Funken. Das Energiequantum jedes einzelnen Funkens wird in einen abklingenden Wechselstromzug umgesetzt, der die Fernwirkungen erzeugt. Bei unseren Stationen ist die Funkenfolge meist 1000 pro Sekunde. Nehmen wir an, daß die erzeugte Wechselstromperiode

Digitized by Google

100000 sei und daß jeder Wellenzug nach 100 Schwingungen aufhöre, so sind die Pausen zwischen den Wellenzügen gerade verschwunden, und der neue Funke setzt immer in dem Moment ein, wo der vorhergehende Wellenzug gerade aufgehört hat. Die Funkenmethode hat manche Vorzüge vor der Maschine, von denen nur die absolute Konstanz der Periodenzahl erwähnt sei, die hier von festen, elektrischen Größen abhängig ist, ferner die doppelte Charakteristik der Sender nach Hoch- und Tonfrequenz und schließlich die variable Akkumulierung der sekundlichen Energie zur Erzielung größerer Momenteffekte am Empfänger oder größerer Selektion.

Die vollkommenste Form der Funkenmethode ist heute das System der »tönenden Löschfunken«, das drei besondere Kennzeichen hat. Die Pausen zwischen den Wellenzügen sind verschwindend klein und die Wellenzüge folgen mit absoluter Regelmäßigkeit, wodurch im Empfangstelephon ein Ton erzeugt wird. Von besonderer Wichtigkeit ist ferner, daß der Funke schnell löscht.

Professor Braun hat vor vielen Jahren in einem Vortrage ausgeführt: »Ein Funke ist wie der Gott Saturn, er verzehrt seine eigenen Kinder, die Schwingungen.« Dies galt für die alte Funkenmethode, denn dort bestand der Funke ebensolange wie der Wellenzug, den er erzeugte. Erlosch der Funke, so erlosch der Wellenzug, der Funke war ein energieverzehrender Widerstand. Von jeder Einzelschwingung des Wellenzuges wurde ein relativ hoher Energiebetrag durch ihn vernichtet.

Bei den Löschfunken besteht der Funken nur während der allerersten Schwingungen, dann erlöscht er und ein langer Wellenzug schwingt nach seinem Absterben weiter. Der Energieverlust ist auf einen winzigen Bruchteil der Zeit beschränkt, oder praktisch gesprochen: er ist überwunden. Das Löschprinzip, von Professor Max Wien angegeben, ist nach langer

Digitized by Google

Laboratoriumsarbeit von »Telefunken« bis zur absoluten Betriebssicherheit durchgebildet, selbst bis zu Anordnungen für 100 KW Schwingungsenergie.

Ich gehe jetzt über zu den Antennen. Beim Sender wird der Antenne die verfügbare Hochfrequenzenergie zugeführt und ein Teil dieser als Fernwirkung ausgestrahlt. Dieser Teil ist die Nutzleistung der Antenne. Die Vorgänge in der Antenne und die Fernwirkungen blieben bis in die letzten Jahre ein ziemlich dunkles Kapitel. Erst in neuester Zeit ist etwas mehr Licht in diese Frage hineingekommen. Wo und wie pflanzen sich aber die Wirkungen fort? Nur durch Luft, nur durch die Erde oder durch beide Medien gleichzeitig? Jede fortschreitende Erkenntnis hat zur Folge, daß eine Reihe von Einzelerscheinungen, die anfangs zusammenhanglos erschienen, plötzlich in eine gemeinschaftliche Erklärung zusammenfließen. So kommt es, daß bei der Erklärung der Antennenwirkungen auf Versuche zurückzugreifen ist, die lange vor dem Geburtstage der modernen drahtlosen Telegraphie liegen und bisher scheinbar nichts mit ihr zu tun hatten.

Es ist für mich persönlich eine besonders große Freude, daß ich auf diesen Zusammenhang hier zum ersten Male hinweisen kann, nämlich auf die Versuchsergebnisse, die der leider so früh verstorbene Erich Rathenau im Jahre 1894 in der Elektrotechnischen Zeitschrift veröffentlicht hat.

Es waren zwei Erdplatten in 500 m Abstand in das Ufer des Wannsees eingegraben, in diese wurde aus einer Akkumulatorenbatterie ein unterbrochener Gleichstrom von 3 Ampere geleitet, und dieser wurde mit einem Taster im Tempo der Morsezeichen geöffnet und geschlossen. Der Empfänger bestand ebenfalls aus zwei Platten, die in das Wasser des Sees tauchten und zwischen die ein Telephonhörer geschaltet war. Bis auf 4½ km Entfernung konnten die Zeichen im Empfänger gehört werden.

Digitized by Google

Rathenau benutzte einen Gleichstrom, der 100 mal pro Sekunde pulsierte und konnte deshalb nur auf diese geringe Entfernung arbeiten. Der Versuch ist aber doch sehr wertvoll, einmal weil er in der beschriebenen Apparatkombination der früheste ist, der bekannt geworden ist, und weil hier mehrere sehr wichtige Perspektiven für die Weiterentwicklung der Methode gegeben sind, die in den letzten Jahren von »Telefunken« verwirklicht wurden. Rathenaus Veröffentlichung gipfelte in folgenden Vorschlägen: Ein Ton von guter Hörbarkeit am Sender, ein mechanisch oder akustisch hierauf abgestimmter Empfänger und schließlich in Verbindung hiermit ein Mikrophon als Anruf- oder Schreibapparat.

Die Versuche wurden von Strecker im Jahre 1896 mit verstärkten Mitteln wieder aufgenommen und hierbei wurde eine Entfernung von 28 km erreicht. Professor Braun verbesserte im Jahre 1898 diese Anordnungen wesentlich, indem er für den Sender statt eines Stromes niedriger Frequenz einen solchen hoher Frequenz anwandte, den er durch Funkenentladungen erzeugte. In den nächsten Jahren ruhten die Erdversuche vollkommen, und erst in den letzten zwei Jahren hat Dr. Kiebitz, Ingenieur des Telegraphen-Versuchsamtes, neue Versuche mit verbesserten Erdanordnungen gemacht und die teilweise recht günstigen Ergebnisse veröffentlicht. Unter anderem teilt er mit, daß er mit einer Antenne die Signale einer 6000 km entfernten, in Kanada gelegenen Station gehört hat.

Hierdurch angeregt, hat auch „Telefunken" systematische Versuche angestellt und auf gewisse Verbesserungen mehrere Patente angemeldet. Besonders für Empfangsstationen, vielleicht auch für sehr große Senderanlagen, scheinen diese Anordnungen recht aussichtsvoll.

Gehen wir etwas auf die Wirkungsweise dieser und der sonst in der drahtlosen Telegraphie üblichen Antennen ein. Wir werden sehen, daß bei Speisung mit Hochfrequenzströmen die Unterschiede nicht so groß sind, wie man im ersten Moment meint. Zu

Digitized by Google

diesem Zwecke denken wir uns die Erdanschlüsse der Antenne fort, so daß ein ausgestreckter isolierter Horizontaldraht übrig bleibt. Auch jetzt ändert sich an der Arbeitsweise prinzipiell nichts. Wir können uns den Draht in mehrere einzelne Drähte verschiedener Länge aufgelöst denken, die in je einem Erdanschluß endigen. Dieser braucht nun keineswegs in einer wirklich ausgeführten, leitenden Erdverbindung zu bestehen. Jedes laufende Meter des Drahtes hat nämlich gegen Erde eine bestimmte, Kapazität genannte Beziehung, die, wenn Wechselströme hoher Frequenz im Drahte fließen, elektrisch ebenso wirkt wie eine Erdverbindung. Die Fernwirkung einer solchen Erd-Antenne dürfen wir uns allerdings nicht, wie bei dem Rathenau- und Strecker-Versuch, hervorgerufen vorstellen. Eine hydraulische Analogie gibt eine richtigere Anschauung. Die Erd-Antenne sei ersetzt durch ein mit Wasser gefülltes Rohr, das mit beiden Enden in eine Wasserfläche eintaucht. Wird ein Kolben in der Mitte rhythmisch hin- und herbewegt und damit die im Rohr befindliche Wassermenge hin- und hergeschoben, so werden an den Endpunkten des Rohres auf der ruhenden Wasserfläche Wasserwellen erzeugt werden.

Verfolgt man diese Wirkungen, welche stets mit entgegengesetzter Bewegungsphase an den Rohrenden beginnen, genauer nach allen Seiten, so findet man, daß sie sich in der Richtung des Rohres addieren, in der Richtung senkrecht dazu aufheben. Die Ähnlichkeit des elektrischen Vorganges und des hydraulischen ist in Wirklichkeit sehr groß. Die Erd-Antennen liefern die Fernwirkungen fast nur in ihrer Längsrichtung.

Ähnlich ist die elektrische Wirkung, wenn Hochfrequenzströme in einem Horizontaldraht hin- und herpulsieren. Es entstehen dann auf der Erdoberfläche elektrische Bewegungen gleichfalls in Wellenform, und deren Wirkungen addieren sich ebenfalls nur in der Richtung des Drahtes. Denkt man sich den Horizontaldraht in vertikale Lage gebracht, so sieht man den

Digitized by Google

Normaltyp der bisherigen Antennen vor sich. Da die Länge des Drahtes jetzt als Höhe auftritt und diese nur durch einen den Draht tragenden Mast oder Turm erzielt werden kann, ist es in Rücksicht auf die Kosten unmöglich, sehr große Drahtlängen, z. B. 1000 m, anzuwenden. Man kann die Höhe teilweise dadurch ersetzen, daß man an der oberen Spitze des Drahtes ein ausgebreitetes horizontales Drahtnetz anbringt. Ein hydraulischer Vorgang hat wieder eine große Ähnlichkeit mit dem elektrischen. Der Draht sei ein wassergefülltes Rohr, das unten in eine große Wasserfläche eintaucht (elektrisch in die Erde), am oberen Ende dagegen in einen besonderen kleinen Behälter mündet, der elektrisch mit einer oberen Platte verbunden ist. Bei Bewegung des Kolbens entstehen auf der Erdoberfläche wiederum ringförmige Wellenzüge, diesmal aber nur von einem Fußpunkte ausgehend. Sie ergeben daher eine gleichmäßige Wirkung nach allen Richtungen. Horizontal-Antennen sind für gerichtete, vertikale Antennen für ungerichtete Telegraphie.

Auf Schiffen wird die obere Drahtfläche meist von zwei Masten getragen, und die Erdzuführung liegt in der Mitte oder an einem Ende: T- oder F-Antenne. Bei Landstationen bevorzugt man einen einzigen Mast oder Turm in der Mitte, von dessen Spitze die Drähte nach allen Richtungen radial abwärts verspannt sind. Diese Form nennt man Schirm-Antennen.

Je größer die Entfernung ist, die überbrückt werden soll, um so stärkere Energie muß aufgewendet, in die Antenne geschickt und von ihr ausgestrahlt werden. Je stärker die Energie ist, um so größer muß auch die Antenne werden, und zwar sowohl in der Ausdehnung der oberen Drahtfläche, wie auch in der Höhe. Die Kosten der Türme steigen fast mit dem Kubus ihrer Höhe. Hier liegt also die praktische Begrenzung der Reichweiten drahtloser Sendestationen. Man kann wohl 100 KW, vielleicht auch noch mehr KW in Form hochfrequenter Wechselströme erzeugen, man kann aber

Digitized by Google

nicht ohne phantastischen Kostenaufwand eine genügend strahlende Antenne bauen. Hält die Erd-Antenne das, was viele Fachleute sich hiervon versprechen, dann beginnt vielleicht eine neue Epoche des drahtlosen Großstationsbaues für die größten Entfernungen, die unser Erdball überhaupt aufweist, und dann erhält vielleicht die Hochfrequenzmaschine den Vorzug vor den Funken. Aber bis jetzt ist es noch unwahrscheinlich, daß die Erd-Antennen dieselbe Ökonomie der Strahlung ergeben wie die alten Antennen und darum möchte ich vor zu großem Optimismus warnen.

Für den Empfang wird die gleiche Antenne benutzt wie für den Sender. Die vom Sender kommenden Fernwirkungen durcheilen den Raum entweder gleichmäßig nach allen Seiten oder gerichtet je nach der Antennenform. Nach jedem zurückgelegten Kilometer wird die Energie kleiner, teils weil sie sich auf immer größere Flächen ausbreitet, teils weil ein Teil absorbiert wird. Jedes Haus, jeder Baum, jeder Turm, jeder Berg verzehrt Energie. Die Wellen erzeugen in allen diesen Gebilden elektrische Wechselströme, wenn auch von sehr geringer Stärke. Überall wird Schwingungs-Energie in nutzlose Wärme umgesetzt. Etwas Energie kommt schließlich zu einer Empfangs-Antenne. Diese ist genau so elektrisch bemessen wie die Sende-Antenne. Man nennt diese elektrische Gleichheit: Abstimmung. In einer abgestimmten Antenne schwillt der durch die ankommenden Fernwirkungen erzeugte Strom zu relativ größerer Stärke an als in einer nicht abgestimmten, und es ist daher möglich, die Fernwirkung durch elektrische Abstimmung zu vermehren.

Ein Stimmgabel-Experiment läßt sich zur Demonstration dieses Vorganges gut benutzen.

Eine Stimmgabel sei der Sender, die zweite der Empfänger. Beide sind auf den gleichen akustischen Ton abgestimmt. Schlägt man die Sendegabel an, läßt sie eine Zeit lang tönen und hält sie dann an, so hört man die sndere leise nachklingen. Letztere ist durch

Digitized by Google

die Fernwirkung der akustischen Wellen in Schwingungen versetzt worden. Wird die Tonhöhe der einen Stimmgabel verändert, so daß die Gleichstimmung aufhört, dann bleibt der Empfänger unter sonst gleichen Verhältnissen stumm. Er erhält also keine nennenswerte Fernwirkung.

Durch Abstimmung des Empfängers erreicht man hiernach einerseits größere Entfernungen und andererseits die Möglichkeit, die Signale des einen oder anderen Senders aufzunehmen oder nicht zu hören, je nach der Einstellung.

Die elektrische Abstimmung wird nicht nur bei den Antennen angewendet, sondern auch an sehr vielen anderen einzelnen Apparaten, die sämtlich zu einer modernen drahtlosen Station gehören. Auf Abstimmung beruhen viele Meßapparate, z. B. der zur Messung der Periodenzahl der Hochfrequenzströme dienende Wellenmesser.

Wie macht man nun die schwachen Ströme der Empfangs-Antenne wahrnehmbar? Das Telephon kann hiermit nicht betätigt werden, denn seine Schallplatte ist viel zu träge, um den 100000 oder mehr Perioden des Empfangsstromes zu folgen. Auch der Hörapparat im menschlichen Ohr ist zu träge und würde diese Telephontöne nicht empfinden. Es ist daher noch eine Umformung der Energie nötig. Der Hochfrequenzwechselstrom wird in Gleichstrom verwandelt. Dies geschieht durch den »Detektor«. Berührt eine feine Metallspitze ein besonderes Mineral, z. B. Bleiglanz oder Kupferpyrit, so zeigt die so gebildete Kontaktstelle ein eigenartiges Verhalten. Sie bildet ein elektrisches Ventil. Leitet man einen Wechselstrom hindurch, so läßt der Detektor immer nur die eine Stromrichtung hindurch und sperrt die andere. Auf diese Weise werden aus den gedämpften Hochfrequenz-Wellenzügen, die von Pausen unterbrochen sind, einzelne Gleichstromstöße erzeugt, und diese endlich bewegen die Membran des Hörers. Für jeden fernen Funken

Digitized by Google

erfolgt so eine Membranbewegung. Bei 1000 Funken pro Sekunde hört man einen Ton mit der Schwingungszahl 1000 am Empfänger.

Natürlich bedeutet die Stromumwandlung durch den Detektor wiederum einen Energieverlust und von den 100 Ampere in der Antenne des Senders kann man schließlich nur etwa $^1/_{10000000}$ Ampere im Empfänger-Telephon wiederfinden. Die drahtlose Telegraphie ist eine elektrische Energie-Übertragung, die Nutzleistung ist die Membranbewegung des Telephons, aber, wie man sieht, eine solche mit recht bescheidenem Nutz-Effekt! Überall am Sender und Empfänger bewegt sich unsere Technik an den Grenzen der Möglichkeit. In die Sende-Antenne muß soviel Energie wie irgend möglich hineingebracht werden. Es entstehen sehr hohe Spannungen und man braucht daher Isolatoren für 100000 Volt. Aber die Isolatoren müssen sehr leicht sein. Es werden daher Formen gewählt, die in der übrigen Elektrotechnik knapp für ein Zehntel der Spannung als ausreichend angesehen werden. An der Empfangsstelle sind die Energien sehr gering. Die Telephone werden daher auf eine Empfindlichkeit gebracht, wie sie sonst unbekannt ist. Daher kommt es, daß wir fast nirgends an unseren Apparaten eine Normalie der Elektrotechnik benutzen können.

An der Vergrößerung des Anwendungsgebietes erkennt man am deutlichsten die technischen Fortschritte der letzten Jahre. Die Reichweiten der Stationen sind bei gleicher Maschinenleistung gestiegen, denn man kann jetzt 50—75 % der Maschinenenergie in Antennenenergie umsetzen. Bei gleicher Entfernung kommt man daher mit kleineren Primär-Anlagen aus. Durch den Fortfall der Pausen zwischen den Wellenzügen kann ein und derselben Antenne mehr Energie zugeführt werden, und wegen der kurzen Zeitdauer der Löschfunken kann man ohne Zerstörung der Funkenelektroden sehr große Energiebeträge in Schwingungen umwandeln. Auch die Freiheit gegen Störungen durch andere Sta-

Digitized by Google

tionen und die atmosphärischen Entladungen sind ganz außerordentlich gestiegen. Der hohe singende oder pfeifende Ton der Sender dringt durch das Brodeln der Tropengewitter durch, selbst dann noch, wenn die störenden Geräusche 10, ja 100 mal stärker sind als das Singen des Senders. Die Apparate für die normalen Anwendungen sind vereinfacht. Regulierungen sind fast vollkommen in Fortfall gekommen, so daß an das Bedienungspersonal nur noch eine Forderung gestellt wird: die Kunst zu telegraphieren, und zwar sowohl zu senden, wie nach dem Gehör die Telegramme aufzunehmen. Das Telegraphieren ist allerdings nicht ganz einfach. Die Telegraphisten der Handelsmarine müssen ein staatliches Examen ablegen, worin sie die Fertigkeit nachzuweisen haben, im Tempo von 20 Worten = 100 Buchstaben pro Minute zu senden und aufzunehmen. Das Senden kann man ihnen noch erleichtern, indem man die Telegramme erst auf einen Streifen langsam locht und dann diesen mit einem Motor schnell durchzieht (Wheatstone-Geber). Die Aufnahme durch einen Schreibapparat ist zwar auch gelöst, aber der Apparat ist zu kompliziert und erfordert gute Bedienung.

Das direkte Abhören der Telegramme wird daher auch heute wegen der großen Einfachheit der Apparatur bevorzugt, und man nimmt es in den Kauf, daß in einer wichtigen Station ein Telegraphist ununterbrochen mit umgeschnalltem Telephon horcht, ob sein Stationsname gerufen wird. Bei kleineren Stationen werden bestimmte Betriebszeiten verabredet. Ein Klingelanruf wäre ein wesentlicher Fortschritt, aber die Energien sind so winzig, daß sie nur für die empfindlichsten Relais genügen, und diese bilden wieder eine Quelle der Unsicherheit.

Zahlreiche Meß- und Kontrollapparate sind in den letzten Jahren entstanden. Fast alle Schwingungsvorgänge werden am Sender durch Spezialinstrumente gemessen. Selbst einen Rechenschieber für die Hochfrequenztechnik hat »Telefunken« hergestellt. Die Anzahl

Digitized by Google

der Modelle, die »Telefunken« für die Sende- und Empfangsapparatur baut, ist außerordentlich groß. So unangenehm dies auch für den Kaufmann und den Fabrikanten ist, verdanken wir doch diesem Umstande einen Teil des technischen Erfolges. Die Apparate sind nämlich den speziellen Zwecken besonders gut angepaßt. Die Sendermodelle sind nach den geforderten Reichweiten und den hierzu erforderlichen Energien abgestuft. Die kleinsten sind für etwa 50 km Entfernung bestimmt und arbeiten mit 100 Watt in der Antenne. Die größten Sender sollen 4000 km überbrücken, und zwar mit 35 KW im Luftdraht. Die ebenfalls recht zahlreichen Empfängermodelle unterscheiden sich in der Ausführung nach dem Grade der geforderten Störungsfreiheit und nach den Antennengrößen.

Grundsätzlich verschieden sind die Konstruktionen aller Apparate, je nachdem sie für militärische Zwecke oder für gewerbliche Nachrichtenbeförderung gebaut werden. Für Kriegszwecke kommt es darauf an, bei absichtlichen Störungen des Feindes die eigenen Telegramme durchzubekommen. Es wird eine große Selektion und eine große Wellen- und Tonskala gefordert, und alle Veränderungen der elektrischen Einstellung müssen möglichst rasch vor sich gehen. Komplikationen und hoher Preis der Apparate sind hiervon eine selbstverständliche Folge.

Über die Einführung möchte ich noch folgendes sagen: Die Marinen der meisten Kulturstaaten haben fast sämtliche Schiffe mit Apparaten ausgerüstet. Die Armeen installieren sie heute in den wichtigen Festungen oder benutzen sie in Form fahrbarer oder auf Pferden tragbarer beweglicher Stationen. Transportable, schnell aufstellbare Masten für diese Stationen gehören ebenfalls zu den Konstruktionsaufgaben der drahtlosen Technik. Für Automobile, Motor- und Freiballons, selbst für Flugmaschinen werden besondere Apparate gebaut.

Die Apparate der Handelsflotte fallen wesentlich einfacher und kleiner aus, weil meistens geringere

Digitized by Google

Entfernungen verlangt werden. Wir bauen hierfür 3 Typen, eine große für große Passagier- und Frachtdampfer, eine mittlere für kleinere Passagierdampfer und eine kleinste für Fischereifahrzeuge, Feuerschiffe, Motorboote usw. Viele kleine Fahrzeuge erhalten nur den Empfangsapparat, aber keinen Sender für den auf den Empfang folgenden Anwendungszweck. Die große, der Reichspost gehörige Küstenstation Norddeich sendet jeden Tag mittags 1 Uhr ein Zeitsignal zur Regulierung der Schiffs-Chronometer und im Anschluß daran Wetterberichte und event. Sturmwarnungen. Ein kleiner einfacher Empfangs-Apparat kann also dem Fahrzeuge viel Nutzen bringen.

Die deutschen Staatsbehörden haben in den letzten Jahren großes und immer wachsendes Interesse für die drahtlose Technik gezeigt, besonders das Reichspostamt, das Reichsmarineamt und die Generalinspektion der Verkehrstruppen. Die Einrichtungen, die diese Behörden »von Telefunken« beziehen, sind die technisch vollkommensten, die von uns gebaut werden. Besonders schwierige und mannigfaltige Anforderungen stellt die Marine. Hieraus fließen andererseits viele neue Anregungen und technische Fortschritte.

Die größte normale Stationstype, die von »Telefunken« bisher gebaut wurde, ist die von Nauen vor der jetzigen Vergrößerung. Hiermit können 35 KW Schwingungsenergie erzeugt werden. Die verbreitetste Schiffsstation des Telefunkensystems arbeitet mit 1,5 KW im Sendeluftdraht. Welche Entfernungen mit diesem kleinen Apparat sich erzielen lassen, bewies eine Reise des Reichspostdampfers »Kleist« des Norddeutschen Lloyd, auf der Verbindungen bis auf 2490 km hergestellt wurden, dabei handelte es sich nicht um vereinzelte Zufallsleistungen, sondern Tag für Tag wurden nach Eintritt der Dunkelheit Entfernungen von mehr als 1000 km erzielt, die kürzlich vom »Neckar« des Norddeutschen Lloyd sogar überstiegen wurden. Noch am siebenten Tage seiner Ausfahrt

Digitized by Google

von Bremen nach Baltimore konnte der »Neckar« bis auf 3234 km mit der Küstenstation Norddeich in wechselseitiger Verbindung bleiben.

Wenn man hört, daß mit diesen kleinen Stationen, die 1,5 KW in die Antenne liefern, Entfernungen von vielen Tausend Kilometern überbrückt werden, so müßte man glauben, mit 35 KW Antennen-Energie auf phantastische Zahlen kommen zu können. Das ist nicht der Fall. Diese großen Reichweiten der kleinen Schiffsstation werden bei Nacht erzielt, bei Tage dagegen nur 600 bis 700 km. Marconi war der erste, der die Ursache dieser Ungleichheit erkannte. Das Licht ist der Feind der elektrischen Wellen, und ein um so größerer Feind und Energiezerstörer, je höher die Frequenz der Wechselströme ist. Es ist nun zwar leicht, Hochfrequenzströme niedriger Perioden zu erzeugen, aber sehr schwer, sie ökonomisch auszustrahlen. Die Antennen schreiben die Periodenzahl durch ihre Höhe vor. Je höher eine Antenne, um so weiter kann man mit der Periode herabgehen. Bei 40 m Mast auf einem Schiff dürften etwa 600000 und bei 100 m hoher Land-Antenne etwa 100000 Perioden des Hochfrequenzstromes die untere Grenze sein. Wendet man geringere Frequenz an, so erhält man zwar auch dieselbe Antennen-Energie, aber es werden nur wenig Prozent, ja nur Bruchteile von Prozenten als Fernwirkungen ausgestrahlt und ebenso von der Empfangs-Antenne aufgenommen. Wir stehen also hier vor einer erheblichen Schwierigkeit. Will man eine Dauerverbindung auf große Entfernung, eine Verbindung, die auch bei stärkstem Sonnenlicht, z. B. mittags in den Tropen, arbeitet, so braucht man eine niedrige Frequenz. Dazu sind sehr hohe Antennen notwendig. Auf Schiffen sind solche nicht anzubringen. Man kann also Tagestelegraphie auf große Entfernungen nur zwischen Landstationen herstellen.

Marconi war der erste, der eine Dauerverbindung auf 3100 km zwischen England und Kanada schuf, und heute noch ist dies die einzige derartige Anlage. Seine

Digitized by Google

beiden Stationen sind gleich groß und beide sind mit enormen Antennen versehen. Die benutzte Frequenz beträgt 50000 Perioden. Die Verbindung arbeitet seit Jahr und Tag in beiden Richtungen tadellos. Es werden täglich viele Tausend Worte übermittelt.

»Telefunken« besitzt nur eine Versuchsstation: Nauen. Die Antennen-Energie ist die gleiche wie bei den Marconi-Stationen, aber es fehlt die zugehörige große Gegenstation. Versuche werden nur nach einem Schiff und daher mit mittlerer Frequenz gemacht und so bis auf 5000 km noch Telegramme übermittelt; z. Z.* wird Nauen umgebaut für ganz lange Wellen und für eine vier mal größere Antennen-Energie als die Marconi-Stationen. Auf den bisherigen 100 m hohen Turm ist ein neuer leichterer von gleicher Höhe aufgesetzt. Das neue Antennennetz bedeckt eine Fläche von 140000 qm in der senkrechten Projektion. Die von der Turmspitze abgehenden Drähte werden von 18 je 30 m hohen Außenmasten abgefangen, die auf dem Umfange eines zum Turmfuß konzentrischen Kreises von 800 m Durchmesser aufgestellt sind. Das neue Maschinen- und Apparatehaus enthält eine Senderichtung für 100 KW Hochfrequenzenergie, die einerseits nach der Methode der tönenden Löschfunken, andererseits durch eine Hochfrequenzmaschine erzeugt wird. Die Reichweite läßt sich im voraus noch nicht berechnen.

* * *

Von den zurzeit auf deutschen Handelsschiffen befindlichen Funkentelegraphenstationen entfallen auf die Hamburg-Amerika Linie 50, den Norddeutschen Lloyd 47, die Reederei Hugo Stinnes in Mülheim (Ruhr) 10, die Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg, die Deutsche

* Graf von Arco hielt den hier wiedergegebenen Vortrag im Dezember vorigen Jahres im Sitzungssaale der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin. Die erwähnten Neubauten sind Ende März 1912 durch einen Sturm zerstört, werden aber z. Z. wiederhergestellt.

Digitized by Google

Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos in Hamburg und die Roland-Linie in Bremen je 7, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg 11, die Cuxhavener Hochseefischerei Akt.-Ges. in Cuxhaven 5 und die Woermann-Linie in Hamburg 6 Stationen usw. Die Ausrüstung weiterer Dampfer ist in raschem Fortschreiten begriffen.

Dem öffentlichen Verkehr an der deutschen Küste dienen gegenwärtig

9 feste Küstenstationen; in der Nordsee: Borkum Neuer Leuchtturm (Reichs-Telegraphenverwaltung), Bremerhaven Lloydhalle (Norddeutscher Lloyd), Cuxhaven (Reichs-Marineverwaltung), Helgoland (Reichs-Marineverwaltung), Norddeich (Reichs-Telegraphenverwaltung);

in der Ostsee: Arkona (Reichs-Marineverwaltung), Bülk (Reichs-Marineverwaltung), Danzig (Reichs-Telegraphenverwaltung), Swinemünde (Reichs-Telegraphenverwaltung);

und 7 Stationen auf Feuerschiffen; in der Nordsee: Amrumbank Feuerschiff (Preußische Wasserbauverwaltung), Außenjade Feuerschiff (Reichs-Marineverwaltung), Borkum Riff Feuerschiff (Reichs-Telegraphenverwaltung), Eider Feuerschiff (Preußische Wasserbauverwaltung), Elbe Feuerschiff 1 (Senat Hamburg), Weser Feuerschiff (Senat Bremen);

in der Ostsee: Adlergrund Feuerschiff (Reichs-Marineverwaltung).

Die Station Norddeich dient außer dem allgemeinen öffentlichen Verkehr wegen ihrer großen Reichweite noch besonderen Zwecken. Sie übermittelt seit dem 5. März 1911 täglich zweimal zu bestimmten Zeiten je ein Telegramm mit den neuesten politischen und Handelsnachrichten an Schiffe in See. Ferner wird von ihr täglich um 1 Uhr mittags und nachts ein Zeitsignal abgegeben, so daß die innerhalb des Empfangsbereichs befindlichen Schiffe auch auf hoher See ihre Schiffschronometer einstellen können.

Digitized by Google

Außerdem dient die Station zur funkentelegraphischen Abgabe von Wetterberichten, Sturmwarnungen sowie sonstigen für Navigationszwecke wichtigen Nachrichten (Änderung der Ansteuerrungsmarken, Vertreiben von Leuchtschiffen u. a. m.).

Von den deutschen Küstenstationen sind im Kalenderjahre 1910 an Telegrammen bearbeitet worden: für Schiffsstationen 5192 Stück, von Schiffsstationen 6546 Stück, Gesamtverkehr 11738 Stück mit rund 281000 Wörtern.

Sehr rege ist oft der Verkehr der Bordstationen. So wurden von einem zwischen Hamburg und New York verkehrenden Personendampfer während einer Hin- und Rückreise 307 Telegramme mit 3714 Wörtern abgegeben und 219 Telegramme mit 2950 Wörtern aufgenommen.

Außer den erwähnten Stationen für den öffentlichen Verkehr bestehen im Reichs-Telegraphengebiete noch zahlreiche Stationen, die den besonderen Zwecken der Armee- und Marineverwaltung dienen oder mit Genehmigung des Reichs zu wissenschaftlichen Versuchen, zur Erprobung von Apparaten, sowie zu Lehr- und Übungszwecken benutzt werden. Die Reichs-Telegraphenverwaltung besitzt in Berlin zwei Versuchsstationen, ferner je eine bei den Telegraphenämtern in Emden und Hamburg, wo die Anwärter für den Bordtelegraphendienst den hierfür international vorgeschriebenen Befähigungsnachweis zu erbringen haben.

Die Gesamtzahl der auf der Erde bestehenden festen Funkentelegraphenstationen beläuft sich auf etwa 1100. Davon entfallen auf Deutschland 83, Großbritannien 93, Rußland 58, Frankreich 40, die Vereinigten Staaten von Amerika 243 und auf Kanada 51. Auf Handelsschiffen sind insgesamt mehr als 900 Stationen vorhanden; davon entfallen auf Deutschland 176, Großbritannien 305, Italien 51, Niederlande 35, Frankreich 31, Vereinigte Staaten von Amerika 205.

Digitized by Google

Auch in den deutschen Schutzgebieten ist mit der Errichtung von Funkentelegraphenstationen vorgegangen worden. Außer der schon älteren Station in Tsingtau besteht seit Ende 1909 je eine Station auf der Insel Angaur (Palau-Gruppe) sowie auf der Insel Jap (Westkarolinen), dem Zentralpunkte des Kabelnetzes der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft. Die beiden letztgenannten Funkentelegraphenstationen sind im Besitze der deutschen Südsee-Phosphatgesellschaft, dienen aber gleichzeitig dem allgemeinen öffentlichen Verkehr. Es ist in Aussicht genommen, die Funkenstation in Jap wesentlich zu vergrößern und sie dann zum Ausgangspunkt eines die wichtigsten deutschen Inseln des Südseegebietes umfassenden Funkentelegraphennetzes zu machen.

In Deutsch-Ostafrika sind am 20. März 1911 Funkentelegraphenstationen in Muansa und Bukoba am Viktoria-See in Betrieb genommen worden. Dadurch hat Bukoba Anschluß an den bisher in Muansa endigenden Zentrallandtelegraphen erhalten.

Um den Handelsschiffen Gelegenheit zum Verkehr mit den Küsten der afrikanischen Schutzgebiete zu geben, ist die Errichtung von Küstenstationen beabsichtigt; für 1911 sind solche in Duala, Swakopmund und Lüderitzbucht vorgesehen.

Im weiteren sind zurzeit funkentelegraphische Versuche zwischen Deutschland und Togo bzw. Kamerun im Gange, die die Herstellung unmittelbarer drahtloser Verbindungen unserer afrikanischen Kolonien mit dem Mutterland und unter sich zum Ziele haben.

Digitized by Google

UNTERWASSERGLOCKEN-SCHALLSIGNALE.

Mit überraschender Schnelligkeit hat sich die amerikanische Erfindung der Unterwasserglockensignale in der Seeschiffahrt eingebürgert. Auf allen großen Passagierdampfern sind Vorrichtungen zur Aufnahme von Unterwasserglocken-Schallsignalen anzutreffen. Welch ungeheure Verbreitung diese bereits gefunden haben und welche Ausdehnung ihnen noch bevorsteht, mag aus den nachfolgenden Angaben erhellen. Es sind zurzeit 132 Stationen mit Gebeapparaten eingerichtet und 6 im Bau. In diesen Zahlen, die sich wie folgt auf die einzelnen Länder verteilen, sind Feuerschiffe, Ersatzfeuerschiffe, Glockentonnen und elektrische Glocken am Lande mit einbegriffen.

Deutschland	15	fertig,	1	in	Bau
Vereinigte Staaten . .	52	„	1	„	„
Kanada	14	„	—	„	„
England	26	„	1	„	„
Frankreich	7	„	—	„	„
Belgien	5	„	—	„	„
Holland	6	„	—	„	„
Dänemark	1	„	—	„	„
Schweden	2	„	—	„	„
Rußland	2	„	—	„	„
Portugal	—	„	1	„	„
Spanien	—	„	1	„	„
Uruguay	1	„	—	„	„
Argentinien	—	„	1	„	„
China	1	„	—	„	„

Die Nordsee und besonders die deutsche Nordseeküste ist von allen Küstengebieten am besten gesichert, denn bei einigermaßen günstigen Verhältnissen ist es Schiffen möglich, aus dem Bereich der einen Glocke direkt in das der anderen hineinzulaufen. Je nach der Witterung, Wassertiefe, Strömung usw. sind natürlich

Digitized by Google

die Entfernungen, auf die Signale »ausgemacht« werden können, sehr voneinander verschieden. Als Durchschnittsdistanz können 5 Seemeilen mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, obgleich laut 18 verschiedenen Berichten des letzten Jahres die Signale auf Entfernungen von 12 bis 25 Seemeilen — die Entfernungen über 15 Seemeilen indessen nur auf amerikanischen Binnenseen — gehört worden sind. Nach dem letzten Bericht der Submarine Signal Company, Boston, die in Nordeuropa durch die »Atlas-Werke, Bremen« vertreten ist, haben folgende deutsche Reedereien ihre Schiffe mit Empfangsapparaten ausgerüstet:

Norddeutscher Lloyd, Bremen, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, Hamburg-Bremer Afrika-Linie, Bremen, Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg, Woermann-Linie, Hamburg, Argo-Linie, Bremen, Hugo Stinnes, Mülheim-Nordenham.

Ferner führt der Bericht die nachstehenden fremden Linien auf:

Aberdeen, Allan, American, American-Hawaiian, Atlantic Transport, Austro-Americana, Canadian-Pacific Railroad, Clyde, Coastwise Transportation, Compagnie Générale Transatlantique, Compañia Transatlantica, Cunard Steamship Company, Dominion Coal Company, Dublin Steam Packet Company, Edgar F. Luckenbach, General Steam Navigation Company, Great Eastern Railroad, Holland America Line, London & North Western Railroad, Luckenbach Transportation Company, Maine Steamship Company, Matson Navigation Company, Merchant & Miners Transportation Company, New England Coal & Coke Company, New Zealand Shipping Company, Nova Scotia Steel & Coal Company, Old Dominion Line, Pacific Coast Steamship Company, Pacific Mail Steamship Company, Pacific Steam Navigation Company, Panama Railroad Steamship Company, Pittsburgh Steamship Company, Red Cross Line, Red Star Line, Rotterdamscher Lloyd, Royal Mail Steam

Digitized by Google

Packet Company, San Francisco & Portland Steamship Company, Société Anonyme John Cockerill, Stoomvaart Maatschappij Nederland, Toyo Kisen Kaisha, Union Castle Line, United Fruit Company, White Star Line.

Im ganzen waren Ende 1911 865 Schiffe gegen 719 Ende 1910 mit Empfangsapparaten ausgerüstet. Auch die Versicherungsgesellschaften bringen diesem Hilfsmittel zur Sicherheit der Schiffahrt das größte Interesse entgegen und führen es bei den einzelnen Schiffen unter besonderem Hinweis mit an.

Wie ein Blick auf die Karte des Weltverkehrs lehrt, bleibt natürlich noch ein weites Feld für die Ausdehnung der Unterwasserglocken-Signalapparate sowohl in bezug auf die Einrichtung von Gebe- als auch Empfangsstationen. Die Gesellschaften in Deutschland und Amerika beklagen, daß keine genügenden Summen für die Einführung der Unterwassersignale bereitgestellt würden, und führen in einer sehr umfangreichen Liste die Plätze auf, an denen Gebeapparate notwendigerweise angebracht werden sollten. Mit der Vermehrung der Gebeapparate wird selbstverständlich in erhöhtem Maße die Einführung von Empfangsapparaten auf den Schiffen Hand in Hand gehen. Im allseitigen Interesse der Schiffahrt wäre möglichste Verbreitung dieses überaus wichtigen Hilfsmittels sehr zu wünschen.

Nach der Aufstellung der International Submarine Signal Company in Boston waren im Februar 1912 folgende Stationen (Gebeapparate) in Betrieb:

Europa:

Deutschland. Adler-Grund, F. S.,*) Ostsee; Jasmund, F. S., Ostsee; Stralsund [versuchsweise], Boje, Ostsee; Fehmarn-Belt, F. S., Ostsee; Gabelsflach, F. S., Ostsee; Kalkgrund, F. S., Ostsee; Amrum-Bank, F. S., Nordsee; Außen-Eider, F. S., Nordsee; Elbe I, F. S., Nordsee; Außen-Jade, F. S., Nordsee; Außen-Weser, F. S., Nordsee; Norderney, F. S., Nordsee; Borkum-Riff, F. S., Nordsee; Ostsee [Ersatz], F. S.; Weser II [Ersatz], F. S.; Elbe [Ersatz] in Auftrag, noch nicht fertiggestellt.

*) F. S. = Feuerschiff.

Digitized by Google

Rußland. Nekmann-Grund, F. S., Ostsee, Finnischer Meerbusen; Lutzerordt, F. S., Ostsee.

Schweden. Trelleborgsredd, F. S., Ostsee; Trelleborg [Ersatz], F. S.

Dänemark. Gjedser, F. S., Ostsee.

Holland. Terschelling-Bank, F. S., Nordsee; Haaks, F. S., Nordsee; Maas, F. S., Nordsee; Schouwen Bank, F. S. Nordsee; Vlissingen Pier, Molenkopf, auf der Mole an der Schelde-Einfahrt, Nordsee, bedient durch die Zeeland-Dampfschiffahrtsges.; Noord Hinder, F. S., Nordsee.

Belgien. Wandelaar I, F. S., Nordsee; West Hinder, F. S., Nordsee; Wandelaar II [Ersatz], F. S; Wielengen [Ersatz], F. S; West Hinder II [Ersatz], F. S.

Frankreich. Sandettie, F. S., Nordküste Frankreichs; Calais, elektrisch, Nordküste Frankreichs; Boulogne, Boje, Nordküste Frankreichs; Cherbourg [versuchsweise], elektrisch, außerhalb Cherbourg auf dem Westende des Wellenbrechers; Saint Malo, Boje, Nordküste Frankreichs; SS. Willkommen [N. D. L.], Tender, in Cherbourg; SS. Holland [Holland-Amerika Linie], Tender, in Boulogne.

England. Spurn, F. S., Ostküste von England; Outer Downsing, F. S., Ostküste von England; Cross Sands, F. S., Ostküste von England; Outer Gabbard, F. S., Ostküste von England; Sunk, F. S., Ostküste von England; Tongue, F. S., Themsemündung; Queenborough Pier, Molenkopf, auf Bake außerhalb Sheerness, Ostküste von England, bedient von der Zeeland-Dampfschiffahrtsges. für eigene Schiffe; East Goodwin, F. S., Ostküste von England; Folkestone Pier, Molenkopf, Südküste von England, bedient von der Zeeland-Dampfschiffahrtsges. für eigene Schiffe; Royal Sovereign, F. S., Südküste von England; Owers, F. S., Südküste von England; Nab, F. S., Südküste von England, außerhalb Portsmouth; Shambles, F. S., Südküste von England, außerhalb Portsmouth; Eddystone, Boje, Südküste von England; Lizard, elektrisch, in Auftrag, noch nicht eingerichtet, Südküste von England; Bishop Rock, Boje, Südküste von England, Scilly-Inseln; Breaksea, F. S., Westküste von England; St. Govens, F. S., Westküste von England, Bristol-Kanal; Strumble, Boje, Westküste von Wales, Ansegelung von Fishguard; Holyhead Pier, Molenkopf, Westküste von England, bedient von der London & Northwestern Railway Co. für eigene Schiffe; North Stack, Holyhead, elektrisch, Westküste von England, außerhalb North Stack; Northwest, F. S., Westküste von England, außerhalb des Mersey; Bar, F. S., Westküste von England, Einfahrt in den Mersey; Morecambe Bay, F. S., Westküste von England.

Irland. Kish, F. S., Ostküste von Irland, außerhalb Dublin; Coningbeg, F. S., Südostküste von Irland; Daunt Rock, F. S., Südküste von Irland, außerhalb Cork.

Spanien. Tarifa, Boje, in Auftrag, noch nicht eingerichtet, Straße von Gibraltar.

Digitized by Google

Nordamerika. — Atlantische Küste.

Kanada. Lower Traverse Nr. 7, F. S., St. Lorenzfluß; Red Island Nr. 3, F. S., St. Lorenzfluß; White Island Nr. 5, F. S., St. Lorenzfluß; Fame Point, Boje, Golf von St. Lorenz; Anticosti Nr. 15, F. S., Golf von St. Lorenz, während des Sommers; Louisburg, elektrisch, Insel Kap Breton; Egg Island, Boje, Ostküste von Neuschottland; Chebucto Head, elektrisch, Ostküste von Neuschottland; Halifax Nr. 15, F. S., außerhalb Halifax, während des Winters; Sambro, Boje, außerhalb Halifax, während des Sommers; Lurcher Shoal Nr. 14, F. S, Südküste von Neuschottland; Cape Forchu, elektrisch, Südküste von Neuschottland; Negro Head, Tiner Point, elektrisch, Golf von Fundy.

Vereinigte Staaten. Cape Elizabeth Nr. 74, F. S., Kap Elizabeth; Boston Nr. 54, F. S., Einfahrt nach Boston; Peaked Hill Bar, Boje, Kap Cod; Pollock Rip Shoals Nr. 73, F. S., unterer Teil von Kap Cod; Pollock Rip Nr. 47, F. S., unterer Teil von Kap Cod; Great Round Shoal Nr. 86, F. S., Einfahrt nach Nantucket-Sund; Nantucket Shoals Nr. 85, F. S., südöstlich von Nantucket-Insel; Hedge Fence Nr. 41, F. S., Nantucket-Sund; Vineyard Sound Nr. 90, F. S., Vineyard-Sund; Brenton Reef Nr. 39, F. S., Einfahrt zur Narragansett-Bucht; Cornfield Point Nr. 48, F. S., Long Island-Sund; Fire Island Nr. 68, F. S., außerhalb Fire Island; Ambrose Channel Nr. 87, F. S., Einfahrt nach New York-Bucht; Barnegat, Boje, Küste von New Jersey; Northeast End Nr. 44, F. S., Küste von New Jersey; Five Fathom Bank Nr. 79, F. S., außerhalb der Einfahrt zur Delaware-Bucht; Overfalls Nr. 69, F. S., Einfahrt zur Delaware-Bucht; Fenwick Island Nr. 52, F. S., Küste des Delaware; Winter Quarter Shoal Nr. 91, F. S., Küste von Virginia; Cape Charles Nr. 49, F. S., außerhalb der Einfahrt zur Chesapeake-Bucht; Tail of the Horseshoe Nr. 46, F. S., Einfahrt zur Chesapeake-Bucht; Thirty-five Foot Channel Nr. 45, F. S., Chesapeake-Bucht; Diamond Shoal Nr. 71, F. S., Kap Hatteras; Cape Lookout Shoals Nr. 80, F. S., Kap Lookout; Frying Pan Shoals Nr. 94, F. S., Kap Fear; Martin's Industry Nr. 1, F. S., Savannah-Ansegelung; Brunswick Nr. 84, F. S., Küste von Georgia; South Pass Nr. 43, F. S., Einfahrt zum Mississippi; Heald Bank Nr. 81, F. S., außerhalb Galveston; Ersatz Nr. 16, F. S.; Ersatz Nr. 51, F. S.; Ersatz Nr. 53, F. S.; Ersatz Nr. 66, F. S.; Ersatz Nr. 72, F. S.; Ersatz Nr. 78, F. S.

Nordamerika. — Pacific-Küste.

Vereinigte Staaten. San Francisco Nr. 70, F. S., außerhalb St. Francisco; Blunts Reef Nr. 83, F. S., Kap Mendocino; Columbia River Nr. 88, F. S., Einfahrt zum Columbia-Strom; Umatilla Reef Nr. 67, F. S., Küste von Washington; Swiftsure Bank Nr. 93, F. S., Einfahrt zur Juan-de-Fuca-Straße; Ersatz Nr. 50, F. S.; Ersatz Nr. 76, F. S.; Ersatz Nr. 92, F. S.

Digitized by Google

Große Seen. North Manitou Shoal Nr. 56, F. S., Michigan-See; Eleven Foot Shoal Nr. 60, F. S., Green Bay; Lansing Shoal Nr. 55, F. S., Michigan-See; Gray's Reef Nr. 57, F. S., Michigan-See; White Shoal, F. S., nördliche Hälfte des Michigan-Sees; Poe Reef Nr. 59, F. S., Straßen von Mackinac; Detour, F. S., Einfahrt zum St. Marys-Strom; Lake Huron Nr. 61, F. S., Huron-See; Bar Point Shoal Nr. 62, F. S., Mündung des Detroit-Flusses, Erie-See; Southeast Shoal Nr. 18, F. S., Point-au-Pelee-Durchfahrt, Erie-See; Conneaut, elektrisch, in Auftrag, außerhalb Conneaut, Erie-See.

Asien.

China. North Saddle, elektrisch, außerhalb Nord-Saddle-Inseln, Yangt-se-Kiang-Mündung.

Südamerika. — Atlantische Küste.

Uruguay. English Bank, F. S., 30 Seemeilen südöstlich von Montevideo, Uruguay.

Digitized by Google

DIE VERDIENSTE DES BÜRGERMEISTERS DR. MARCUS
um die Entwickelung der bremischen Schiffahrtsanlagen.

Als am 21. Februar 1907 der Norddeutsche Lloyd sein fünfzigjähriges Bestehen festlich beging, nahm Bürgermeister Dr. Viktor Marcus bei dem vom Bremer Senat dem Lloyd zu Ehren gegebenen Festessen im Bremer Rathause Veranlassung, die Blicke zurückzulenken auf die Vergangenheit und auf die markante Persönlichkeit des Bürgermeisters Johann Smidt, der, wie Marcus betonte, als Gründer Bremerhavens erst die Voraussetzung dafür schuf, daß Bremen daran denken konnte, den ozeanischen Verkehr an sich zu fesseln. Wie Smidts ganzes Sinnen und Trachten darauf gerichtet war, vereint mit gleichgesinnten Männern wie Duckwitz u. a., all die staatlichen Einrichtungen ins Leben zu rufen, die der Weltverkehr erheischt, so war das unermüdliche Streben des im Dezember 1911 allzu früh seinem Wirkungskreise entrissenen Bürgermeisters Marcus darauf gerichtet, die Anlagen, die einst Smidt begonnen, weiter auszubauen und dem gewaltig entwickelten modernen Schiffahrts- und Handelsverkehr entsprechend zu gestalten. In welch hervorragendem Maße Marcus auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens sich betätigte und wie er namentlich der Hebung von Bremens Handel und Schiffahrt seine Kräfte widmete, davon gab Bürgermeister Dr. Barkhausen einen auch historisch interessanten Überblick bei der am 9. Dezember 1911 erfolgten Einführung des Nachfolgers des Verstorbenen, Rechtsanwalts Dr. Spitta. Mit vollem Recht kann man sagen, daß in den letzten Jahrzehnten in Bremen kaum ein gemeinnütziges Unternehmen begründet worden ist, bei dem nicht Marcus in erster Linie gestanden hätte oder gar als der Schöpfer zu bezeichnen gewesen wäre. Was

Digitized by Google

Marcus aber im besonderen für Bremen als Handels- und Schiffahrtsplatz geleistet hat, das schilderte Dr. Barkhausen, der lange Jahre hindurch Seite an Seite mit Marcus für Bremens Wohl gearbeitet und so wohl der berufenste Beurteiler seiner hauptsächlichsten Lebensarbeit ist, wie folgt:

»Gleich bei seinem Eintritt in den Senat (9. Dezember 1887) lag für ihn eine Fülle der schwierigsten Aufgaben vor. Es galt, den damals unmittelbar bevorstehenden Eintritt Bremens in die deutsche Zollgemeinschaft in einer Weise zu vollziehen, daß dadurch die bremischen Handels- und Schiffahrtsinteressen nicht nur nicht geschädigt, sondern in anderer Form einer neuen Entwickelung zugeführt würden. Der erste große Hafenbau in der Stadt Bremen nahte seiner Vollendung. Als Vorbedingung für dessen Ausnutzung war die Korrektion der Unterweser erforderlich, die damals gerade begonnen war. Marcus trat in die aus dieser Lage sich ergebenden erheblichen und schwierigen Arbeiten sofort in erster Stelle als Mitarbeiter ein. Seine Kenntnis des Zollwesens befähigte ihn zum Eintritt in die Zollvollzugskommission als bremisches Mitglied, als welches er namentlich bei den ebenso mühseligen, wie wenig erquicklichen Verhandlungen des Jahres 1888 in Hamburg Hervorragendes leistete. Schon als Syndikus der Handelskammer war er neben Christoph Papendieck die treibende Kraft für die Ausführung der Unterweserkorrektion gewesen. Die Idee der Deckung der Kosten durch die Schiffahrtsabgabe und vor allem der derselben zugrunde liegende Finanzplan, der anfangs viel bespöttelt wurde und sich dann so glänzend bewährt hat, sind sein eigenstes Werk. Als der Zollanschluß im Oktober 1888 vollzogen und die Ausführung der Unterweserkorrektion beschlossen war, ergaben sich neue große Aufgaben, die ihrer Lösung harrten.

Daß Bremen eine eigene lebenskräftige Zollverwaltung trotz der damaligen Kleinheit seines Staats-

Digitized by Google

wesens erhalten hat und sie auch heute noch besitzt, das verdankt es in erster Linie dem Bürgermeister Marcus, der durch seine Kenntnisse und durch seine Tatkraft ihre Organisation förderte und belebte. Die gewaltige Entwickelung, welche der Norddeutsche Lloyd in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts nahm, stellte an Bremen in doppelter Beziehung neue Ansprüche. Einmal erwiesen sich die Hafenanlagen in Bremerhaven als unzulänglich, um die großen Dampfer aufzunehmen, welche damals neu erbaut wurden. Ferner aber erforderte der Tiefgang dieser Schiffe eine Vertiefung der Außenweser unterhalb Bremerhavens. In beiden Richtungen war wiederum Bürgermeister Marcus hervorragend bei dem Zustandekommen der Staatsverträge tätig, die uns einmal die Vergrößerung der Häfen Bremerhavens durch eine Abtretung des erforderlichen Gebiets seitens Preußens ermöglichten, andererseits durch die Erschließung der Einnahmequellen des Tonnen- und Bakenamts die erheblichen Mittel beschafften, die für die Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweser aufgewandt werden mußten.

Als dann durch den Abschluß der Verträge die Vorbedingungen für die Ausführung der geplanten Hafen- und Strombauten gegeben waren, hat er deren Verwirklichung unermüdlich sich gewidmet, wie er denn auch der Durchführung der Unterweserkorrektion seine volle Kraft zur Verfügung gestellt hat. Mit dieser Durchführung wurde die weitere Ausgestaltung der stadtbremischen Hafenanlagen erforderlich. Es entstanden hintereinander der Holz- und Fabrikenhafen, der Hafen II und zuletzt der Industrie- und Handelshafen. Die in den Jahren 1895—97 durchgeführten Hafenerweiterungsbauten in Bremerhaven erwiesen sich im Hinblick auf den stets wachsenden Betrieb des Norddeutschen Lloyd kurz nach ihrer Fertigstellung schon als unzureichend. Es mußte ein neues Projekt aufgestellt werden, welches alle früheren

Digitized by Google

weit an Bedeutung übertraf und geeignet erschien, für eine lange Zeit den Ansprüchen der Schiffahrt und des Handels zu genügen. Noch ist in aller Erinnerung, welch ungeheuren Schwierigkeiten der Abschluß des Staatsvertrages wegen einer ferneren Erweiterung der Hafen- und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven in den Jahren 1903 bis 1905 begegnete. Daß es gelang, sie zu überwinden, ist Marcus wesentlich mit zu danken.

Neben diesen großen Aufgaben war er in den Geschäften des Senats, welche die Stunde mit sich brachte, emsig bemüht. Unvergessen soll seine 20jährige Tätigkeit als Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten und seine ungefähr ebenso lange Wirksamkeit in den auswärtigen Angelegenheiten als Bundesratsmitglied bleiben. Wie hoch er in dieser Eigenschaft geschätzt wurde, davon haben in Anlaß seines Todes die allseitigen Beweise der Teilnahme seitens der im Reiche und in Preußen maßgebenden Männer den Beweis geliefert.

Trotz allem, was bisher gesagt wurde, ist das wesentlichste und größte Verdienst des Bürgermeisters Marcus noch nicht erwähnt: das sind seine unermüdlichen Bemühungen auf dem Gebiete des Kanalwesens. Schon als Syndikus hatte er erkannt, daß das Haupthindernis der weiteren Entwickelung Bremens seine mangelhafte Wasserverbindung mit dem deutschen Hinterlande sei. Seitdem ist er mehr als 30 Jahre rastlos tätig gewesen, diese Verbindungen neu zu schaffen und die vorhandenen zu verbessern. An dem Zustandekommen des Mittellandkanals hat er unablässig gearbeitet, die Kanalisation der Oberweser jahrelang betrieben. Beide Projekte sind nicht voll verwirklicht. Der Mittellandkanal ist noch Stückwerk, und statt der Kanalisierung der Oberweser hat man sich mit einer Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse begnügen müssen. An dem aber, was erreicht wurde, gebührt Marcus ein wesentliches Verdienst.

Digitized by Google

Die letzten Jahre seiner Tätigkeit waren zwei ferneren großen Plänen besonders gewidmet: einer weiteren Vertiefung der Unterweser, wie sie die Entwickelung von Bremens Schiffahrt erfordert, und dem Hunte-Ems-Kanal. Mitten in dem Wirken für diese Pläne ist er davongerufen worden, der in seiner Person die beste Garantie für ihre Ausführung zu bieten schien, sofern dies einem einzelnen Menschen überhaupt möglich ist.«

Digitized by Google

DER EINFLUSS DER DÜRRE IM SOMMER 1911 AUF DIE OBER-WESERSCHIFFAHRT.

Auf der 30. Versammlung der Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten in Hannover am 29. November hielt Herr Direktor Müller, der Leiter der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, einen Vortrag über die augenblickliche Lage der Weserschiffahrt. Er verbreitete sich bei dieser Gelegenheit auch des näheren über den Einfluß, den die Dürre des Sommers 1911 auf die deutsche Binnenschiffahrt, speziell die Oberweserschiffahrt ausgeübt hat. Wir lassen den hierauf bezüglichen Teil des Vortrags hier folgen:

Das Jahr 1911 ist wegen seiner beispiellosen Kleinwassernot eines der ungünstigsten für die deutsche Binnenschiffahrt seit langer Zeit. Aber wenn auch halb Europa unter Dürre und Niedrigwasser litt, so sind doch die einzelnen Stromgebiete verschieden schwer davon betroffen worden. Kanalisierte Ströme, wie die Ems, empfanden den Wassermangel kaum. Auch die Rheinschiffahrt war weniger behindert; etwa mangelnde Niederschläge werden dem Rhein durch die Schnee- und Gletscherschmelze der Alpen ersetzt, die im verflossenen heißen Sommer sehr ergiebig war. Am meisten hat die Schiffahrt der Weser, Elbe und Oder zu leiden gehabt, und da die Niederschlagsgebiete der Elbe und Weser zum Teil aneinander grenzen, so hatte die Kleinwasserklemme beider Ströme eine gewisse Ähnlichkeit.

Schnell wechselt auf Strömen wie die Weser die Lage der Schiffahrt; sie ist ein Spielball der

Digitized by Google

Witterungsverhältnisse, aber auch menschlicher Einrichtungen. War das vorige Jahr, nach einem Winter ohne wesentliche Störung, besonders wasserreich, so brachte das laufende Jahr bei einem ebenfalls milden Winter andauernde Trockenheit und einen so niedrigen Wasserstand, wie er vielleicht seit hundert Jahren nicht zu verzeichnen gewesen ist. Bis zum April war das Wasser normal; bis dahin ließ sich, bei reichlichem Güterangebot, auch für 1911 auf ein befriedigendes Ergebnis rechnen. Als dann aber schon im Mai das Kleinwasser einsetzte, immer niedriger wurde und im September einen kaum gekannten Tiefstand erreichte, hatte die Schiffahrt eine schwere Zeit. Trotz mancher im Herbst erfolgter Niederschläge blieb der Wasserstand der Weser bis Mitte November — also sechs Monate — fast unverändert äußerst niedrig. Die stärksten Regengüsse wurden von dem ausgedörrten Erdboden aufgenommen, fast ohne eine Spur zu hinterlassen und sie blieben ohne nennenswerte Wirkung auf den Wasserstand. Mußte doch sogar die für Anfang August angesetzte Strombefahrung der Weserschiffahrtskommission von Minden nach Bremen ausfallen, um nicht Gefahr zu laufen, unterwegs stecken zu bleiben. Erst vom 20. November an ist eine Besserung eingetreten, welche wieder Mittelwasser gebracht hat und hoffentlich von einiger Dauer ist. Trotz der außerordentlich schwierigen Verhältnisse blieben aber fast sämtliche Schiffe auf der Weser — im Gegensatz zur Elbschiffahrt — bis auf einige zu tief gehende Dampfer in vollem Betrieb. Nur mußte leider von Mitte Juli bis Ende Oktober die Fahrt zwischen Karlshafen und Münden und damit auch nach Kassel eingestellt werden, da kein Dampfer auf dieser Strecke mehr fahren konnte. Auch zwischen Hameln und Karlshafen mußte der regelmäßige Verkehr aufhören; die Fahrt war dort nur noch dem sehr flach gehenden Dampfer »Hannover« möglich. Aber auf der Hauptstrecke der Weser, zwischen Bremen und Hameln, konnte der Betrieb aufrecht er-

Digitized by Google

halten werden. Wir erkennen dabei dankbar an, daß auch die Weserstrombauverwaltung, von dem gleichen Wunsche geleitet wie die Schiffahrt, die Fahrt unter allen Umständen fortzusetzen, solange überhaupt noch ein Dampfer schleppen konnte, hierzu wesentlich beigetragen hat und die meisten der nachgeordneten Behörden in diesem Sinne gewirkt haben. Durch Baggerung, Beseitigung von Steinen und sonstiger Hindernisse wurde eine zwar schmale und seichte, aber doch nutzbare Fahrrinne offen gehalten.

Mit welchen Schwierigkeiten und Kosten aber war die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes verbunden! Nur bis zur Allermündung konnten die schweren Schleppdampfer hinaufkommen und auch nur, nachdem sie einen Kessel abgeblasen hatten und mit einem Kessel fuhren, um sich zu entlasten. Mittelschwere Dampfer brachten dann die leichten Schleppzüge nach Minden, ganz leichte fuhren zwischen Minden und Hameln und nur der erwähnte Dampfer »Hannover« von Hameln nach Karlshafen. Die Gebrauchskohlen wurden vielfach auf die Kähne oder in kleine Beischiffe geladen und neue Kohlenlager mußten an Zwischenplätzen angelegt werden. Da die Fahrtiefen zwischen

Bremen und Allerort auf etwa 85 cm,
Allerort und Minden auf etwa 75 cm,
Minden und Hameln auf etwa 65 cm,
Hameln und Karlshafen auf etwa 55 cm

herunter gingen — die Strecke Karlshafen-Münden hatte sogar unter 50 cm Fahrwasser —, so war die Ladefähigkeit der Kähne sehr beschränkt; sie betrug nur noch etwa ein Viertel bis ein Zehntel ihrer Tragfähigkeit je nach der Strecke und Art der Kähne. Naturgemäß mußten unter diesen Umständen auch die Verkehrsziffern, besonders talwärts, eine erhebliche Einbuße erleiden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Frachtsätze nicht erhöht worden sind, während sie an der Elbe bis zu 300 % stiegen. Gewiß hatten die

Digitized by Google

Schiffahrtsgesellschaften sich die Frage vorgelegt, ob sie es unter diesen Umständen verantworten könnten, den Betrieb fortzusetzen und obendrein das Schiffsmaterial stärker als sonst abzunutzen, oder ob sie nicht besser täten, die Fahrzeuge anzubinden und, wie auf anderen Strömen, die entbehrlichen Mannschaften mit halbem Lohn nach Haus zu beurlauben. Die besonderen Verhältnisse an der Weser ließen aber die Fortsetzung der Fahrt bis zum Äußersten geraten erscheinen. Dabei rechnete die Schiffahrt nicht nur auf eine gewisse Anerkennung seitens ihrer Kundschaft, deren nicht eilige Güter zum Teil monatelang und für sie kostenlos in den Schiffen lagerten, sondern sie war auch bestrebt, den Verdienst ihrer Mannschaften nicht zu schmälern.

Ein Zweig der Schiffahrt im Wesergebiet, die Allerfahrt zwischen Bremen und Celle, ruhte etwa ein halbes Jahr fast ganz und hat wohl am meisten gelitten.

Sehr schwierig gestalteten sich auch die Verhältnisse für die Personenfahrt zwischen Hameln und Münden. Nach einem vielversprechenden Anfang teilte sie das Schicksal der übrigen Schiffahrt auf dieser Strecke, sie mußte ihre Fahrten einstellen und ihre Dampfer anderwärts an der Weser zu beschäftigen suchen; bei dem schönen Wetter im Sommer und Herbst haben einzelne Strecken dann noch ganz gute Erträge gebracht.

Die Trockenheit des verflossenen Sommers und des Herbstes legt die Frage nahe: Reicht das Zuschußwasser aus den Talsperren der Eder und Diemel aus, um unter allen Umständen die Speisung des Rhein-Hannover-Kanals und die Verbesserung des Fahrwassers der Weser, besonders unterhalb Minden sicherzustellen? Es ist kaum anzunehmen, daß man beim Planen dieser Talsperren mit Verhältnissen gerechnet hat und rechnen konnte, wie wir sie im Sommer und Herbst erlebt haben. Ist die Frage aber zu verneinen, so würde es nötig sein, etwa durch den Bau weiterer Sammelbecken das fehlende Wasser zu ersetzen.

Digitized by Google

Herr Oberbaurat Muttray sprach im unmittelbaren Anschluß an den Vortrag seitens der Weserstrombauverwaltung den Schiffahrtsgesellschaften den Dank dafür aus, daß sie in diesem schlechten Jahre weder Kosten noch Mühe gescheut haben, um die Schiffahrt aufrechtzuerhalten und dadurch die Interessen der Allgemeinheit förderten. Die Weserstrombauverwaltung werde nach wie vor bemüht sein, den Wünschen der Schiffahrt in jeder möglichen Weise entgegenzukommen.

Digitized by Google

DEUTSCHE POSTDAMPFSCHIFF-VERBINDUNGEN NACH ÜBER-SEEISCHEN LÄNDERN.

Von den für Postzwecke benutzten Dampfern deutscher Gesellschaften fahren:

1. der Norddeutsche Lloyd in Bremen
   wöchentlich dreimal nach den Vereinigten Staaten von Amerika (New York, Philadelphia und Baltimore),
   zweiwöchentlich nach Brasilien,
   zweiwöchentlich nach dem La Plata (Montevideo und Buenos Aires),
   monatlich nach Kuba und
   dreiwöchentlich von Marseille über Genua und Neapel nach Griechenland, Konstantinopel und dem Schwarzen Meer;
2. die Hamburg-Amerika Linie in Hamburg
   wöchentlich drei- bis viermal nach den Vereinigten Staaten (New York, Baltimore, Boston, New Orleans und Philadelphia),
   monatlich viermal nach Mexiko,
   monatlich sechsmal nach Westindien und Mittelamerika,
   monatlich drei- bis viermal nach Ostasien und
   monatlich einmal nach Arabien und Persien;
3. die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie
   monatlich zweimal nach Nordbrasilien (Amazonenstrom),
   wöchentlich einmal nach Mittelbrasilien bis Santos,
   monatlich drei- bis viermal nach Südbrasilien und
   monatlich acht- bis neunmal nach dem La Plata;

Digitized by Google

4. die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg (unter Beteiligung der Hamburg-Amerika Linie)
   wöchentlich nach Chile und Peru mit Verlängerung in vier Wochen zweimal bis Ecuador und in vier Wochen einmal bis San Franzisko und dem Puget Sound;
5. die Woermann-Linie in Hamburg in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie und der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie
   monatlich dreizehnmal nach Westafrika, darunter fünfmal nach Togo, dreimal nach Kamerun, zweimal nach Deutsch-Südwestafrika;
6. die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen
   zweiwöchentlich nach dem La Plata;
7. die Roland-Linie in Bremen
   zweiwöchentlich nach Chile und Peru;
8. die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei in Oldenburg (Großh.)
   monatlich dreimal nach Marokko;
9. die Deutsche Levante-Linie in Hamburg
   dreimal monatlich nach dem Piräus, Konstantinopel und dem Schwarzen Meer und
   zweimal monatlich nach Alexandrien mit Verlängerung einmal monatlich nach Syrien;
10. die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg
    wöchentlich nach Australien und
    sechswöchentlich nach Niederländisch-Indien;
11. die »Ozean-Linie« in Flensburg
    monatlich nach Kuba.

Im Mittelmeer betätigt sich an der deutschen Dampfschiffahrt neben der Deutschen Levante-Linie auch der Norddeutsche Lloyd in Bremen durch meistens wöchentliche Fahrten zwischen Marseille, Neapel und Alexandrien, zum Teil unter Berührung von Tunis.

Digitized by Google

Daneben unterhalten der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie in unregelmäßigen Abständen von 1—4 Wochen Fahrten von Genua über Neapel nach New York.

Über den Betrieb der Linien heißt es in dem letzten Bericht über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Rechnungsjahre 1906—1910:

Der Verkehrsumfang der deutsch-amerikanischen Seeposten zwischen Bremen und Hamburg einerseits und New York andererseits hat bei den fortdauernd sich steigernden Verkehrsbeziehungen zwischen Europa und Amerika bedeutend zugenommen. Die dadurch hervorgerufene Mehrbelastung der Seeposten bedingte eine Erweiterung der Seepostdiensträume und eine dauernde Vermehrung des Seepostpersonals. Aus Anlaß dieser Verbesserung der Einrichtungen wurde ein neues Abkommen sowohl zwischen der deutschen und amerikanischen Postverwaltung als auch zwischen der Reichs-Postverwaltung und den beiden Dampfschiffgesellschaften, dem Norddeutschen Lloyd in Bremen und der Hamburg-Amerika Linie in Hamburg, vereinbart. Gegenwärtig besitzen Einrichtungen für den Seepostbetrieb beim Norddeutschen Lloyd die Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.«, »Kronprinz Wilhelm«, »Kronprinzessin Cecilie«, »Kaiser Wilhelm der Große«, »George Washington« und »Prinz Friedrich Wilhelm«, bei der Hamburg-Amerika Linie die Postdampfer »Kaiserin Auguste Viktoria« und »Amerika«.

Die Reichs-Postdampferlinien nach Ostasien und Australien haben sich trotz der wirtschaftlichen Depression in den Jahren 1907 und 1908, die auch den überseeischen Verkehr der Reedereien nachteilig beeinflußte, zufriedenstellend weiter entwickelt. Die im Laufe des Jahres 1909 eingetretene Besserung in der allgemeinen wirtschaftlichen Lage des Weltmarktes hat auch den Verkehr auf den Reichs-Postdampferlinien günstig beeinflußt.

Digitized by Google

Auf der ostasiatischen Linie ist, dem gesteigerten Verkehr entsprechend, das Dampfermaterial durch Zurückziehung der älteren Reichs-Postdampfer und Einstellung weiterer Schiffe der Feldherrnklasse verbessert worden. Infolge des großen wirtschaftlichen Aufschwungs des Kiautschou-Schutzgebiets laufen die Dampfer seit Oktober 1910 Tsingtau bei jeder Reise abwechselnd auf der Aus- und Heimreise an; infolge Zunahme des Passagierverkehrs vom Norden Europas nach Algier wird dieser Platz seit September 1907 auf der Aus- und Heimreise regelmäßig angelaufen.

Zur Herstellung einer durchgehenden Verbindung von den Vereinigten Staaten von Amerika nach den indischen und ostasiatischen Plätzen ist ein Anschluß der ostasiatischen Reichs-Postdampfer an die von New York kommenden Mittelmeerdampfer des Norddeutschen Lloyd in Neapel eingerichtet worden, der auf die weitere Belebung des Verkehrs regen Einfluß ausübt.

Auf der australischen Reichs-Postdampferlinie sind die alten Einschraubendampfer der Geraklasse vollständig zurückgezogen worden, so daß der Dienst nur noch durch die größeren Dampfer der Barbarossa- und Feldherrnklasse besorgt wird.

Seit Anfang 1910 wird Algier auch von der australischen Linie regelmäßig angelaufen.

Die Verbindungen des Schutzgebiets von Neuguinea sind unter der Wirkung der neuen mit dem Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1908 und 1909 abgeschlossenen Verträge bedeutend erweitert, insbesondere ist eine Anschlußlinie zwischen Singapore und dem Schutzgebiet unter gleichzeitiger Beibehaltung der Fahrten auf der Austral-Japan-Linie wieder hergestellt worden. Diese Linie hat sich für den Verkehr nach und von den wichtigen Orten im Schutzgebiete von hervorragendem Nutzen erwiesen. Die vermehrten Postbeförderungsgelegenheiten haben eine lebhafte Zunahme des Postverkehrs gezeitigt. Durch die Ein-

Digitized by Google

beziehung der Insel Jap (Westkarolinen) in den Verkehr der Austral-Japan-Linie seit August 1908 ist nicht nur eine unmittelbare Verbindung des Karolinen-Inselgebiets mit dem Bismarck-Archipel und dem Gouvernementsitz in Rabaul sowie mit Kaiser-Wilhelmsland hergestellt, sondern für das Schutzgebiet Neuguinea auch die Möglichkeit geschaffen worden, Telegramme nach Jap zur Beförderung durch das dort einmündende deutsche Kabel zu übermitteln. Infolge der jährlich dreizehnmaligen Postverbindung zwischen Rabaul und Jap vollzieht sich der Telegrammverkehr, insbesondere auch mit der Heimat, schneller und billiger als vordem. Im Interesse des bedeutenden Unternehmens der deutschen Südsee-Phosphat-Aktiengesellschaft und der wirtschaftlichen Weiterentwickelung der Westkarolinen wird auch Angaur (Palau-Inseln), dessen reiche Phosphatlager von dieser Gesellschaft abgebaut werden, von den Dampfern der Austral-Japan-Linie je sechsmal im Jahr auf der Aus- und Heimreise angelaufen.

Auch im Dienste der Reichs-Postdampferlinien der Deutschen Ostafrika-Linie in Hamburg, die in den Jahren 1906 bis 1908 unter der ungünstigen Geschäftslage in Südafrika zu leiden hatte, sind in der Zwischenzeit bemerkenswerte Verbesserungen eingetreten. Seit Mai 1907 bestehen an Stelle der bis dahin vierwöchentlichen Rundfahrten um Afrika auf der Hauptlinie und der bisherigen vierwöchentlichen Fahrten auf der Zwischenlinie zwischen Hamburg und Beira ein dreiwöchentlicher Dienst auf der Hauptlinie und ein sechswöchentlicher Frachtdampferverkehr auf der Zwischenlinie zwischen Hamburg und Daressalam. Bei jeder Rundfahrt werden auf der Aus- und Heimreise die deutsch-südwestafrikanischen Häfen Swakopmund und Lüderitzbucht für Passagier- und Postverkehr angelaufen.

Der fortschreitenden Entwickelung Afrikas, insbesondere unserer Schutzgebiete, und der Zunahme des Passagier- und Frachtverkehrs ist durch Vergrößerung

Digitized by Google

und Verbesserung der Schiffsbestände Rechnung getragen worden.

Die von der Hamburg-Amerika Linie unterhaltene Postdampfschiffverbindung Shanghai-Tsingtau-Tientsin hat nach wie vor dazu beigetragen, einen regelmäßigen Postbeförderungsdienst nach und von den an der ostasiatischen Küste gelegenen deutschen Postanstalten sicherzustellen und den deutschen Handel in Ostasien zu fördern. Mit der Hamburg-Amerika Linie ist daher unter Gewährung der bisherigen Reichsbeihilfe ein neuer Vertrag wegen Weiterführung der Dampfschiffverbindung unter Berücksichtigung der Eisenbahnanschlüsse über Sibirien abgeschlossen worden.

Bei der Postdampfschiffverbindung der Jaluit-Gesellschaft sind seit Ende 1906 in den Fahrplan ihres zwischen Sydney und Hongkong verkehrenden Dampfers »Germania« neben den Marshall-Inseln, Karolinen und Marianen auch die Palau-Inseln einbezogen worden, von denen zunächst Korror und seit 1909 auch Angaur angelaufen werden. Im weiteren sind die Verkehrsverhältnisse des Inselgebiets mit dem Bismarck-Archipel dadurch günstiger geworden, daß seit 1909 der Postdampfer »Germania« auf seinen Fahrten auch regelmäßig Rabaul besucht. Ferner ist durch den unmittelbaren Anschluß dieses Dampfers in Jap an die Austral-Japan-Linie eine erheblich schnellere Verbindung zwischen dem Gouvernementssitz in Rabaul und den übrigen Plätzen des Inselgebiets in der Südsee geschaffen worden.

Digitized by Google

DER SUEZKANAL-VERKEHR.

Von der beispiellosen Entwicklung des Suezkanal-Verkehrs seit dem Jahre 1870 — dem ersten vollen Geschäftsjahre nach der Eröffnung des Kanals am 17. November 1869 — gibt die nachstehende Tabelle ein interessantes Bild. Es passierten den Kanal.

im Jahre	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt in Netto-Reg.-T.	Reisende
1870	486	436 609	26 758
1880	2026	3 057 422	101 551
1890	3389	6 890 094	161 353
1900	3441	9738 152	282 511
1910	4533	16 581 898	234 320
1911	4969	18 324 794	275 600

Eine Betrachtung dieser wenigen Zahlen läßt zunächst die gewaltige Steigerung erkennen, die der Schiffahrts- und Handelsverkehr nach dem fernen Osten namentlich in den letzten 20 Jahren erfahren hat. Weiter ist aus der vorstehenden Tabelle aber auch die ständige Zunahme der Dimensionen der den Kanal benutzenden Schiffe ersichtlich; während im Jahre 1870 die Durchschnittstonnage dieser Schiffe nur 898 tons betrug, war sie nach 20 Jahren bereits auf 2033 tons, nach weiteren 20 Jahren (1910) auf 3635 Nettoregistertons gestiegen. Das Jahr 1911 brachte eine abermalige, wenn auch nur kleine Steigerung des durchschnittlichen Raumgehalts auf 3675 Nettoregistertons pro Schiff. Diese kleine Steigerung für das Jahr 1911 beansprucht aber insofern besonderes Interesse, weil sie die Entwicklung des Verkehrs im ersten Jahre nach der Herabsetzung des Tarifs für die Kanaldurchfahrt kennzeichnet. Bis zum 1. Januar 1911 betrugen die Abgaben 7.75 Frs. für die Reg.-Ton für beladene Schiffe und 4.75 Frs. für Schiffe in Ballast. Seitdem sind die Abgaben um 50 Cent. auf 7.25 Frs. bezw. 4.25 Frs. herabgesetzt, am 1. Januar 1912 ist eine weitere Ermäßigung um 50 Cent. auf 6.75 Frs. bezw. 3.75 Frs. eingetreten, und am 1. Januar

Digitized by Google

1913 werden weitere 50 Cent. nachgelassen werden. Es ist erfreulich, daß die Suezkanal-Gesellschaft damit wiederholt dem Drängen der am Suezkanal-Verkehr besonders beteiligten Gesellschaften auf Ermäßigung der Tarife nachgegeben und damit der Entwicklung des Verkehrs nach und von den Ländern des fernen Ostens weiter entgegengekommen ist. Welch hohe Ausgaben die Benutzung des Suezkanals den beteiligten Reedereien verursacht, möge an einem einfachen Beispiel dargestellt werden. Zu den größten Schiffen, welche den Suezkanal benutzen, gehört der Dampfer »Großer Kurfürst« des Nordd. Lloyd, der einen Netto-Raumgehalt von 7880 tons besitzt. Bei dem jetzt geltenden Satz von 6.75 Frs. pro ton hat dieser Dampfer für ein einmaliges Passieren des Kanals nicht weniger als 53 190 Frs. oder rund 42 500 Mk. zu zahlen. Dazu kommen die Kanalgebühren für die an Bord befindlichen Passagiere mit 10 Frs. pro Kopf, ferner Lotsengelder, Ankergelder usw.

Entsprechend dem gewaltig gesteigerten Verkehr sind auch die Einnahmen und die Reingewinne der Suezkanal-Gesellschaft im Laufe der Jahre außerordentlich gewachsen. Während im Jahre 1870 eine Einnahme von nur 5.7 Mill. Frs. erzielt wurde, ein Betrag, der natürlich bei weitem nicht ausreichte, um die jährlichen Unkosten der Kanalgesellschaft zu decken, wies die Abrechnung für das Jahr 1880 an Befahrungsabgaben bereits einen Betrag von 37.5 Mill. Frs. auf. 1890 war die Einnahme auf 67 Mill. Frs. gestiegen, 1900 wurden an Kanalgebühren 90 Mill. Frs. und 1910 sogar 130 Mill. Frs. eingenommen. Im Jahre 1911 war eine weitere Erhöhung der Einnahmen, und zwar auf rund 138 Mill. Frs., zu verzeichnen.

Neben der englischen Schiffahrt ist die deutsche der weitaus beste Kunde des Kanals, obgleich der englische Anteil am Suezkanal-Verkehr den deutschen noch um rund das Vierfache übertrifft. Unter den deutschen Reedereien sind in erster Linie an diesem Verkehr interessiert:

Digitized by Google

Norddeutscher Lloyd, Bremen,
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen,
Hamburg-Amerika Linie, Hamburg,
Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg,
Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg.

Der Norddeutsche Lloyd steht mit mehr als 3½ Mill. Mark Suezkanalgebühren an zweiter Stelle.

Die Anzahl und den Netto-Raumgehalt der Dampfer des Norddeutschen Lloyd, welche den Suezkanal im Geschäftsjahre 1911 passierten, zeigt nachstehende Tabelle:

Ostasien-Linie (Reichspostdampfer-Linie).

Ausgehend			Einkommend		
Namen der Dampfer	Zahl der Reisen	Netto-Register-tons	Namen der Dampfer	Zahl der Reisen	Netto-Register-tons
Kleist	3	15 381	Kleist	3	15 381
Prinz Ludwig	3	17 064	Prinz Ludwig	3	17 064
Goeben	1	5 108	Goeben	1	5 108
Bülow	3	15 102	Bülow	3	15 102
Derfflinger	3	15 444	Derfflinger	3	15 444
Prinz Eitel Friedr.	3	14 436	Prinz Eitel Friedr.	3	14 436
Yorck	3	15 351	Yorck	3	15 351
Prinzeß Alice	3	19 887	Prinzeß Alice	3	19 887
Lützow	2	10 232	Lützow	2	10 232
Gneisenau	2	9 894	Gneisenau	2	9 894
Neckar	2	12 400	Neckar	2	12 400

Australien-Linie (Reichspostdampfer-Linie).

Zieten	3	14 508	Zieten	3	14 508
Gneisenau	1	4 947	Gneisenau	1	4 947
Barbarossa	1	6 463	Barbarossa	1	6 463
Großer Kurfürst	1	7 881	Großer Kurfürst	1	7 881
Seydlitz	2	9 694	Seydlitz	2	9 694
Scharnhorst	2	9 610	Scharnhorst	2	9 610
Roon	1	4 956	Roon	1	4 956
Goeben	1	5 108	Goeben	1	5 108
Bremen	1	7 078	Bremen	1	7 078

Digitized by Google

Australien-Frachtdampfer-Linie.

Ausgehend			Einkommend		
Namen der Dampfer	Zahl der Reisen	Netto-Register-tons	Namen der Dampfer	Zahl der Reisen	Netto-Register-tons
Cassel.....	—	—	Cassel.....	1	4 623
			Lothringen.....	2	6 326
			Hessen.....	2	6 412
Göttingen.....	1	3 451	Göttingen.....	2	6 902
			Norderney.....	1	3 573
			Schwaben.....	2	6 450
			Schlesien.....	2	7 056
			Westfalen.....	2	6 414
			Franken.....	2	6 456
			Thüringen.....	2	6 318
			Helgoland.....	1	3 660
Dampfer.....	42	223 995	Dampfer.....	60	284 734

42 ausgehende Dampfer 223 995 Netto-Registertons
60 einkommende Dampfer 284 734 „ „
102 Dampfer total..... 508 729 Netto-Registertons

Die vom Norddeutschen Lloyd in den letzten vier Jahren gezahlten Abgaben setzen sich wie folgt zusammen:

Jahr		Tonnage ℳ	Passagiere ℳ	Total ℳ
1908	Ostasien.....	1 925 509.95	68 366.30	
	„ Truppen.....	92 414.05	19 397.—	
	Australien.....	1 132 042.15	62 600.15	
	„ Frachtd.....	324 285.05	—	
		3 474 251.20	150 363.45	3 624 614.65
1909	Ostasien.....	1 907 821.05	69 711.05	
	„ Truppen.....	48 352.45	11 564.85	
	Australien.....	998 797.75	56 422.45	
	„ Frachtd.....	444 334.—	—	
		3 399 305.25	137 698.35	3 537 003.60

Digitized by Google

Jahr		Tonnage ℳ	Passagiere ℳ	Total ℳ
1910	Ostasien	1 957 219 90	67 799.85	
	Australien.....	1 020 700.80	57 706.05	
	„ Frachtd.....	464 609.40	—	
		3 442 530.10	125 505.90	3 568 036.—
1911	Ostasien	1 883 328 65	74 242.45	
	„ Truppen	154 188.60	39 075.20	
	Australien.....	966 612.50	92 482.10	
	„ Frachtd.	542 090.55	24.45	
		3 546 220 30	205 824.20	3 752 044.50

Was den Kanalverkehr im Jahre 1911 im allgemeinen betrifft, so ist es, wie schon oben angedeutet, bemerkenswert, daß trotz der Mindereinnahme von mehr als 9000000 Frs., die auf die seit dem 1. Januar 1911 in Kraft befindliche niedrigere Taxe zurückzuführen ist, die Verkehrseinnahmen 134762000 Frs. erreichten und damit einen Mehrertrag von 4325000 Mk. gegen das Jahr 1910 ergeben haben.

Der Nettoraumgehalt der Schiffe, welche den Kanal passierten, hatte bei einer Steigerung um rund 1742000 tons auf 18324000 tons eine Zunahme von 10.5 % aufzuweisen.

Alle Teile der Seefahrt haben, wie nachstehende Zusammenstellung zeigt, zu dieser Verkehrssteigerung beigetragen:

	Netto-Tonnage in 1911 in 1000 tons	Zunahme gegen 1910 in 1000 tons	Anteil an der Zunahme
Handelsschiffe beladen	13 128	1 311	75 %
„ in Ballast	719	216	13 „
„ Postdampfer	4 172	181	10 „
Kriegsschiffe u. Regierungsdampfer	305	34	2 „
Total.....	18 324	1 742	100 %

Wenn man die Tatsache berücksichtigt, daß 58 Handelsdampfer mit einem Nettoraumgehalt von 87 000 tons türkische Truppen zum Yemen beförderten und die

Digitized by Google

Tonnage der Regierungsdampfer um diesen Betrag erhöht, so wird dieselbe mit 392 000 tons 7 % der Zunahme beanspruchen dürfen, während die der beladenen Handelsschiffe auf 70 % zurückgeht.

Die Tonnage der Schiffe in Ballast, welche 719000 tons erreichte gegen 503000 tons im Vorjahre und 672 000 tons im Jahre 1909, stellt damit das Maximum des bis jetzt erreichten Jahresdurchnitts für Schiffe dieser Kategorie dar. Bei einer anfänglich sehr starken Abnahme im Monat Januar und Februar sind die Ballastreisen in der Folgezeit infolge des anhaltenden Tonnagemangels in indischen Häfen außergewöhnlich zahlreich gewesen.

Auch die seit mehreren Jahren ununterbrochen steigende Entwicklung des Postdienstes, namentlich die der deutschen, österreichischen und russischen Gesellschaften, und die Anerkennung des Postkontraktes der dänischen Ostasiatischen Gesellschaft haben eine weitere Steigerung des Verkehrs mit sich gebracht.

Nebenstehende Tabelle gibt die beste Übersicht über den Verkehr des Jahres 1911.

In früheren Jahren war der Grund der Ausdehnung des Kanalverkehrs in erster Linie in dem größeren Rückverkehr mit landwirtschaftlichen Produkten zu suchen. Das letzte Rechnungsjahr ist dagegen charakteristisch für eine wesentliche Verkehrssteigerung von Europa nach Ländern jenseits Suez, an der wiederum die Manufakturwaren am meisten beteiligt sind. Der bedeutende Einfluß des Verkehrs Nord-Süd geht sowohl aus der Zunahme der Netto-Tonnage wie aus der Warenstatistik hervor. Er stellte sich für 1910 bis 1911 wie folgt:

Richtung	Netto-Tonnage in 1000 tons		Lade-Tonnen in 1000 tons	
	Sa. 1911	Zunahme gegen 1910	Sa. 1911	Zunahme gegen 1910
Nord-Süd	8 073	+ 918	9 496	+ 1 067
Süd-Nord	10 251	+ 824	15 052	+ 1 047
Total.....	18 324	+ 1742	24 548	+ 2 114

Digitized by Google

Flaggen	Handelsschiffe				Post-dampfer		Regierungs-Dampfer		Handelsdampfer von d. Regierung beschäftigt		Summe			
	Beladen		in Ballast											
	Anzahl	Netto-Tons	Anzahl	Netto-Tons	Anzahl	Netto-Tons	Anzahl	Netto-Tons	Anzahl	Netto-Tons	Anzahl	‰ Anteil	Tonnage	‰ Anteil
Englisch	2666	10 040 724	206	569 589	161	927 527	33	64 615	23	113 492	3089	622	11 715 947	640
Deutsch	**370**	**1 439 126**	**7**	**21 407**	**283**	**1 303 091**	**3**	**1 243**	**4**	**26 096**	**667**	**134**	**2 790 963**	**152**
Holländisch	169	570 515	6	4 310	104	392 781	5	3 746	—	—	284	57	971 352	53
Französisch	102	427 852	2	2 733	126	382 549	2	6 876	—	—	232	47	820 010	45
Österreich-Ungarisch	55	169 809	25	81 374	100	370 610	—	—	—	—	180	36	621 793	34
Japanisch	16	31 217	5	7 132	60	309 682	4	14 204	—	—	85	17	362 235	20
Russisch	66	170 329	4	8 213	39	129 969	3	2 883	—	—	112	23	311 394	17
Italienisch	6	8 902	3	1 910	74	188 833	4	1 928	—	—	87	18	201 573	11
Türkisch	38	52 241	12	16 732	—	—	35	65 559	—	—	85	17	134 532	7
Dänisch	20	50 967	—	—	21	63 444	—	—	—	—	41	9	114 411	6
Schwedisch	19	64 860	—	—	9	31 923	—	—	—	—	28	6	96 783	5
Spanisch	—	—	—	—	26	71 556	—	—	—	—	26	5	71 556	4
Norwegisch	22	56 644	2	3168	—	—	—	—	—	—	24	5	59 812	3
Siamesisch	11	25 588	—	—	—	—	—	—	—	—	11	2	25 588	2
Griechisch	4	12 842	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	12 842	1
Rumänisch	5	5 201	1	1925	—	—	—	—	—	—	6	1	7 126	0,4
Chinesisch	—	—	—	—	—	—	2	2 553	—	—	2	0,4	2 553	0,1
Amerikanisch	2	1 690	—	—	—	—	—	—	—	—	2	0,2	1 690	0,09
Argentinisch	—	—	—	—	—	—	1	1 147	—	—	1	0,2	1 147	0,06
Portugiesisch	—	—	—	—	—	—	1	1 001	—	—	1	0,2	1 001	0,05
Ägyptisch	—	—	2	486	—	—	—	—	—	—	2	0,4	486	0,03
Total	3571	13 128 507	275	718979	1003	4 171 965	93	165755	27	139 588	*4969	1000	18 324 794	1000

* Von den 4969 Schiffen passierten 2208 in der Richtung Nord-Süd mit 8066702 tons und 2761 von Süd nach Nord mit 10258092 tons.

Digitized by Google

Die wichtigsten Warengattungen im ausgehenden Verkehr haben den folgenden Fortschritt zu verzeichnen:

	In 1000 tons	
	Total 1911	Unterschied gegen 1910
Manufakturwaren (Metalle einbegriffen)	6 372	+ 555
Petroleum	485	+ 206
Eisenbahnmaterial	817	+ 103
Salz	455	+ 80
Kohle	1 091	+ 78
Phosphate	91	+ 42
Zucker	82	+ 10

Die große Zunahme in der Ausfuhr von Manufakturwaren und verschiedenen Gegenständen, die durch die Ausfuhrstatistik der englischen Baumwollwaren nach Asien und Australien bestätigt wird, erklärt sich aus der zunehmenden Kaufkraft dieser Erdteile infolge einer Reihe von günstigen Erntejahren. Außerdem folgten für den Orient besonders starke Nachfrage nach Eisenbahnmaterialien und nach Salz. Was Petroleum anbelangt, so muß man die Überproduktion der Vereinigten Staaten in diesem Artikel sowohl, wie die dadurch hervorgerufene Preisdrückung in Betracht ziehen. Dies Land ist in noch höherem Maße als früher der Hauptexporteur von Steinölen nach den Ländern jenseits Suez gewesen. Es ist interessant, festzustellen, daß eine große Menge von Phosphaten in der Richtung Nord-Süd expediert worden ist, da, wie bekannt, dieser Artikel auch in entgegengesetzter Richtung befördert wird. Der Grund hierfür ist in einer besonders starken Nachfrage für künstlichen Dünger in Japan zu suchen. Ein einziges Produkt des Nordens hat eine Abnahme zu verzeichnen, und zwar Zement mit 101 000 tons gegen 108000 tons im Vorjahre.

Im einkommenden Verkehr weisen die verschiedenen und in den Statistiken der Gesellschaft nicht sonderlich aufgeführten Artikel die stärkste Zunahme mit 681 000 tons gegen 396000 tons in 1910 auf. Dagegen haben alle landwirtschaftlichen Produkte, auch wenn man von denen absieht, die im Handel zurückgegangen sind, wie

Digitized by Google

Reis, ölhaltige Getreidearten und Baumwolle, nur eine Steigerung von etwas mehr als 300000 tons erfahren, während sie im Jahre 1910 allein eine Steigerung des Verkehrs um 1150000 tons hervorriefen.

Wir lassen jetzt die hauptsächlichen Warengattungen in der Reihenfolge der stärksten Zu- bezw. Abnahme mit gleichzeitiger Angabe von vergleichenden Ziffern von 1910 folgen.

Es handelt sich um den Warenverkehr in der Richtung Süd-Nord.

	Summa in 1910	Unterschied 1910/1909	Summa in 1911	Unterschied 1911/1910
Verschiedene Artikel	3118	+ 396	3800	+ 681
Zucker	377	+ 67	798	+ 421
Getreide	1261	+ 297	1643	+ 382
Tee	436	+ 2	487	+ 51
Erdnüsse	361	+ 124	390	+ 29
Kopra	635	+ 135	654	+ 18
Jute	713	— 142	730	+ 16
Reis	1905	+ 197	1628	— 277
Ölhaltige Getreidearten	1613	+ 372	1481	— 131
Baumwolle	387	+ 89	305	— 82
Soyabohnen	449	+ 7	384	— 65
Hanf	275	+ 9	245	— 29
Mais	96	— 4	76	— 20
Total	8508	+ 1153	8821	— 313
Verschiedene Artikel				
Benzin	92	+ 60	235	+ 142
Manganerze	539	+ 132	561	+ 22
Jutesäcke	286	+ 48	246	— 39
Verschiedene Mineralien	651	+ 140	627	— 24
Wolle	413	+ 50	392	— 20
Phosphate	162	+ 72	148	— 14
Häute	227	+ 20	213	— 13

Unter den landwirtschaftlichen Produkten hat das Zuckerrohr die größte Zunahme erfahren. Unter dem Druck einer starken Nachfrage, hervorgerufen durch den Ausfall der Ernten von Zuckerrüben in Europa, waren die Verschiffungen von Java und den Philippinen besonders lebhaft. Sogar aus dem Hindostan wurde eine gewisse Quantität Zucker befördert.

Digitized by Google

Der starke Verkehr in der Getreideverschiffung scheint hervorgerufen durch die Einschränkung des russischen Exports wie durch den Überfluß der letzten Ernten in einigen Provinzen Indiens.

Sehr beträchtlich ist die Zunahme des Verkehrs mit Benzin; auch der Transport von Steinölen nach Europa war so lebhaft, daß 10 Tankdampfer den Kanal in der Richtung Nord—Süd in Ballast passierten.

Die Abnahme einiger Artikel des fernen Ostens hängt von verschiedenen Umständen ab.

Die Reisernten, die in Birma gute Erfolge zeitigten, waren in Siam und Indochina sehr gering. Unter den ölhaltigen Saaten haben besonders Baumwollsaat und Rübsamen abgenommen. Der Ausfall der Saatfrachten wäre noch mehr zum Ausdruck gelangt, wenn nicht die Leinsaat aus den indischen Besitzungen einen lebhafteren Verkehr gezeitigt hätte. Soyabohnen wurden, wie zu erwarten stand, infolge der Pest in der südlichen Mandschurei fast gar nicht mehr auf dem Wege über Dalny verladen. Über Wladiwostock hat der Verkehr sich etwas gesteigert. Die Rohprodukte für Textilwaren, Baumwolle, Hanf, Jute und Wolle waren weniger günstig als im Jahre 1910, mit Ausnahme der Jute, die sich auf Grund der guten Ernte in Bengalen in den letzten Monaten etwas erholt hat.

Es seien noch zwei Tabellen angeführt, die ein gutes Bild über einige statistische Einzelheiten geben:

Schiffsverkehr der Jahre 1909, 1910, 1911, nach Flaggen geordnet.

Flagge	1909			1910			1911		
	Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage	Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage	Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage
Englisch . .	2561	13 242 016	9 592 387	2778	14 363 539	10 423 610	3089	16 104 574	11 715 947
Deutsch . .	600	3 373 630	2 381 681	635	3 620 026	2 563 749	667	3 924 639	2 790 963
Holländ. . .	251	1 120 256	800 950	259	1 196 233	854 561	284	1 357 143	971 352
Französ. . .	231	1 204 306	802 100	240	1 249 704	833 099	232	1 232 933	820 010
Öst.-Ung. .	148	712 504	519 772	191	876 006	642 826	180	848 917	621 793
Japanisch .	76	495 589	357 613	72	488 081	350 937	85	507 384	362 235
Zu übertr.	3867	20 148 301	14 454 503	4175	21 793 589	15 668 782	4537	23 975 590	17 282 300

Digitized by Google

Flagge	1909			1910			1911		
	Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage	Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage	Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage
Übertrag	3867	20 148 301	14 454 503	4175	21 793 589	15 668 782	4537	23 975 590	17 282 300
Russisch..	74	306 748	221 748	103	396 515	288 165	112	426 011	311 394
Italienisch	90	299 358	207 958	87	310 056	218 322	87	287 671	201 573
Türkisch..	39	74 699	51 753	26	43 939	31 152	85	191 340	134 532
Dänisch ..	35	131 341	98 885	34	128 644	96 858	41	152 735	114 411
Schwed...	23	100 726	76 222	25	104 279	78 826	28	127 919	96 783
Spanisch..	26	106 682	75 337	26	101 084	71 029	26	103 124	71 556
Norweg...	37	102 131	76 997	20	61 288	46 109	24	78 404	59 812
Siamesisch	10	32 889	23 447	11	39 003	27 773	11	35 925	25 588
Griechisch	5	17 721	13 597	14	57 655	45 042	4	16 609	12 842
Rumänisch	—	—	—	—	—	—	6	9 676	7 126
Chinesisch	—	—	—	—	—	—	2	4 923	2 553
Amerikan.	30	177 580	105 793	8	16 799	8 996	2	3 754	1 690
Argentin..	—	—	—	—	—	—	1	1 778	1 147
Portugies..	1	1 779	801	—	—	—	1	1 502	1 001
Ägyptisch.	2	892	486	3	1 325	788	2	892	486
Belgisch ..	—	—	—	1	125	56	—	—	—
Sa.	4239	21 500 847	15 407 527	4533	23 054 301	16 581 898	4969	25 417 853	18 324 794

Ein Vergleich der Netto-Tonnage zwischen 1911 und 1910 ergibt nach Flaggen und Schiffsklassen geordnet folgendes Bild:

Flagge	Gesamttonnage in 1911	Gesamttonnage in 1910	Handelsschiffe beladen	Handelsschiffe in Ballast	Postdampfer	Regierungs-Schiffe	Von Regierungen befrachtete Schiffe	Zu- bezw. Abnahme
Englisch..	11 715 947	10 423 610	1 041 580	241 295	83	9 930	385	+ 1 292 337
Deutsch ..	2 790 963	2 563 749	202 688	21 330	26 316	4 996	18 124	+ 227 214
Holländ...	971 352	854 561	88 683	495	30 181	1 578	—	+ 116 791
Französ...	820 010	833 099	6 550	2 755	2 615	1 169	—	— 13 089
Öst.-Ung..	621 793	642 826	16 034	39 362	37 582	3 219	—	— 21 033
Japanisch.	362 235	350 937	12 649	3 441	7 249	9 339	—	+ 11 298
Russisch..	311 394	288 165	8 230	67	29 825	1 567	—	+ 23 229
Italienisch	201 573	218 322	5 590	1 164	2 815	15 138	—	— 16 749
Türkisch..	134 532	31 152	27 325	16 732	—	59 323	—	+ 103 380
Dänisch ..	114 411	96 858	45 891	—	63 444	—	—	+ 17 553
Schwed...	96 783	78 826	17 552	—	405	—	—	+ 17 957
Diverse...	183 801	199 793	3 380	18 749	527	1 150	—	— 15 992
	18 324 794	16 581 898	1 311 562	215 786	181 148	52 909	18 509	1 742 896
Sa. der Differenzen				1 761 405			18 509	
Zunahme für 1911				1 742 896				

Digitized by Google

Bemerkenswert ist aus der Verwaltung und aus dem Betriebe der Suezkanal-Gesellschaft außer der schon oben erwähnten Herabsetzung der Kanalgebühren der Rücktritt des bisherigen deutschen Vertreters Herrn Geo. Plate, der dem Verwaltungsrat seit 1899 angehört hatte. An seine Stelle wurde am 9. Januar 1912 der Vorsitzende des Direktoriums des Norddeutschen Lloyd, Herr Philipp Heineken, gewählt.

Ferner hat die Gesellschaft die Verlängerung der Westmole an der Einfahrt zum Hafen von Port Said um 2500 m beschlossen. Die Arbeiten sind an eine italienische Firma zum Preise von rund 15 Mill. Francs vergeben; die Fertigstellung hat innerhalb fünf Jahren zu erfolgen. Die Verlängerung der Mole bezweckt, die rasche Versandung der Einfahrt zu verhindern und darauf hinzuarbeiten, daß Dampfer von 30 Fuß Tiefgang den Kanal passieren können.

Nachdem die neuen Arsenalanlagen der Kanalgesellschaft an der asiatischen Seite vollendet sind, werden demnächst dort Arbeiterhäuser errichtet werden, um die über tausend Personen zählende Arbeiterschaft aus den Werkstätten mit ihren Familien aufzunehmen, was voraussichtlich zur Folge haben wird, daß sich daselbst in kürzester Zeit ein größerer Ort entwickeln wird.

Digitized by Google

B.

Spezieller Teil.

Der Norddeutsche Lloyd im 55. Jahre seines Bestehens (1911)

Digitized by Google

Digitized by Google

Aufsichtsrat:

Präsident: Konsul Fr. Achelis.

Vize-Präsident: Konsul H. A. Nolze.

Mitglieder:

Herm. Melchers, Bremen.
Dr. jur. H. Jordan, Schloß Mallinckrodt bei Wetter a. d. R.
Casp. G. Kulenkampff, Bremen.
Generalkonsul Dr. P. v. Schwabach, Berlin.
Generalkonsul George W. Wätjen, Bremen.
J. H. Kulenkampff, Bremen.
Direktor P. Mankiewitz, Berlin.
Generalkonsul Fr. Hincke, Bremen.

Digitized by Google

Vorstand:

Philipp Heineken, Vorsitzender des Direktoriums.
F. Bremermann.
A. Petzet.
Dr. jur. W. Greve.
M. Walter.
C. Stapelfeldt.
K. A. Freiherr v. Plettenberg.
J. Föhr.

Prokuristen:

H. Niemann.
J. Spötter.
W. Frels.
E. Umbach.
A. Brötje.
J. Pansing.
F. Rapp.
C. Sölter.
F. Dübber.
D. Stauder.
Fr. Pfankuch.
H. Gerleff.
G. Seyde.
H. Bultmann.
Kapitän W. Bartling.
C. v. Vignau.

Digitized by Google

Verwaltung in Bremen.

Zentral-Abteilung:

Direktor Ph. Heineken.
Vorsitzender des Direktoriums.
Privatsekretär Dr. Schurig.

Literarische Abteilung: W. Ehlers.
Reklame-Abteilung: Dr. J. Steindamm.

Direktor: Dr. jur. W. Greve.
Assistent: Assessor Michelau.

1. Zentral-Bureau: Prokurist E. Umbach.
2. Nautische Abteilung: Prokurist Kapitän W. Bartling.
3. Zentral-Buchhalterei: Prokurist D. Stauder.
4. Hauptkasse: Kassierer E. Meyer.
5. Kontroll-Abteilung: Prokurist Inspektor Bultmann.
6. Abteilung Assekuranz und Wohlfahrtskassen: Prokurist J. Spötter.
7. Statistische Abteilung: Dr. O. Mehler.

Direktor A. Petzet.

1. Abteilung Inländisches Verkehrswesen: Verkehrsinspektor Bultmann, Assessor Michelau.
2. Abteilung Europäische Fahrt, Passagierverkehr: Prokurist Frels.

Direktor M. Walter.
Schiffbautechnisches Bureau:
Ober-Ingenieur Biedermann.

Digitized by Google

Kajüten-Abteilung:

Direktor J. Föhr.
Assistent E. Schricker.

a) Nordamerika-Fahrt: A. Garde.
b) Südamerika-Fahrt: R. Brand.
c) Reichslinien und Mittelmeer-Verkehr:
Prokurist F. Dübber.
d) Vergnügungsfahrten: A. Niemierski.
e) Agenten-Organisation: O. Brockenhaupt.
f) Gepäck-Abteilung: Prokurist F. Pfankuch.

Abteilung III. Klasse und Zwischendeck:

Direktor K. A. Freiherr von Plettenberg.
Prokuristen: G. Seyde und C. von Vignau.
Assistent: H. Elfers.

a) Nordamerikafahrt: H. Elfers.
b) Südamerika- und Kubafahrt: J. Cerny.
c) Reichslinien: Prokurist F. Dübber.
d) Mittelmeer-Newyork-Linie: W. Ruyter.

Fracht-Abteilungen:

Direktor C. Stapelfeldt.

a) Nordamerikafahrt: Prokurist Fr. Rapp.
b) Südamerika- und Kubafahrt: Prokurist C. Sölter.
c) Abteilung Reichslinien:
Ostasiatische Fahrt: Prokurist A. Brötje.
Austral-Fahrt: Prokurist J. Pansing.
d) Abteilung Mittelmeer-Linien (Mittelmeer-Newyork-Linie, Alexandrien-Linien): C. Hohrmann.
e) Europäische Fahrt, Frachtenverkehr: Prok. W. Frels.
f) Orient-Küstenfahrt: E. Hoppenberg.

Proviantamt und Technischer Betrieb:

Direktor F. Bremermann.
Prokuristen: J. H. Niemann, H. Gerleff.

Digitized by Google

Seemanns-Kasse des Norddeutschen Lloyd.

Aufsichtsrat:

Mitglieder:

Konsul Fr. Achelis, Vorsitzender.
„ H. A. Nolze, stellvertr. Vorsitzender.
Direktor Ph. Heineken.
„ Dr. jur. W. Greve.
Kapitän L. Görcken.
Ingenieur Herm. Beyersdorff.
Malermeister Reinh. Heinze.
I. Offizier Fr. Block.
Prokurist Joh. Spötter.

Ersatzmänner:

Herm. Melchers.
Casp. G. Kulenkampff.
Direktor Fr. Bremermann.
„ M. Walter.
Kapitän Ch. Polack.
Ingenieur Sigm. Bierans.
Bureauvorsteher Herm. Elfers.
Kapitän Th. Michel.
Prokurist H. Bultmann.

Vorstand:

Dr. phil. O. Mehler, Vorsitzender.
G. Richter, stellvertr. Vorsitzender.
Inspektor H. Heise.
Ingenieur A. Strüver.

Digitized by Google

Verwaltung in Bremerhaven.

Agentur:

Vorsteher: A. Stadtländer.
Oberinspektor: Kapitän W. Schmölder.
Inspektor: Kapitän F. Weyer.
Inspektorassistent: G. Block.

Inspektor der Sicherheitseinrichtungen: Kapt. A. Winckel.
Ausrüstungsinspektor: Kapitän E. Zachariae.
Proviantinspektor: H. Heise.

Navigations-Bureau:

Vorsteher: Inspektor Kapitän W. Meißel.
Assistent: Kapitän M. Bloem.

Heuer-Bureau:

Vorsteher: Kapitän L. Goercken.

Ladungs-Inspektoren:

Kapitän E. Wieting, C. Hostmann.
Assistent: G. Högemann.

Technischer Betrieb:

Oberingenieur R. Becker.

Abteilung Schiff:
Inspektoren: C. Wippern, G. Oeding.
Ingenieur: O. Laue.
„ C. Volquardsen für das Konstruktionsbureau.

Abteilung Maschine:
Inspektoren: G. Grambow, A. Berkelmann,
Insp.-Assistent: W. Spormann.
Ingenieure: O. Nixdorf, A. Strüver, C. Mehrstedt.
Ingenieur M. Laage für das Konstruktionsbureau.
Inspektor W. Thoene für Feuerlöschwesen

Modell-Schleppversuchsstation: Ingenieur C. Bruckhoff.

Digitized by Google

Inspektionen.

Inspektion New York:

Oberinspektor: Kapitän M. Möller.
Inspektor: Kapitän Küwnick.
Proviantinspektor: A. Stein.

Inspektion Genua:

Inspektor: Kapitän W. Krebs.
Assistent: Kapitän Fr. Schreider.
Ladungsinspektor: E. Brickenstein.
Maschineninspektor: J. Marquardt.

Inspektion Singapore:

Oberinspektor: Kapitän O. Pahnke.
Technischer Betrieb: Carl Schröder.

Inspektion Hongkong:

Allgemeiner Betrieb: Ladungsinspektor P. Hermeling.
Technischer Betrieb: Inspektor B. Beilken.

Ladungsinspektionen:

In Antwerpen: Kapitän J. Heincks.
„ Neapel: Inspektor H. Menneking.
„ Shanghai: Inspektor B. Plaschke.
„ Sydney: R. Claessens.
„ Buenos-Ayres: Kapitän G. Garlisch.

Inspektion in Hamburg:

Kapitän H. Sachs.
Schleppschiffahrtsdienst: Kapitän Kröger.

Digitized by Google

VERÄNDERUNGEN IN DER VERWALTUNG DES NORDDEUTSCHEN LLOYD.

Das Jahr 1911/12 hat eine Reihe von Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand des Norddeutschen Lloyd gebracht. In erster Linie ist der Wechsel im Präsidium der Gesellschaft bemerkenswert. In der Aufsichtsratssitzung am 21. September gab der Vizepräsident Herr Konsul Achelis einen Brief des langjährigen Präsidenten Herrn Geo Plate bekannt, worin dieser mitteilte, daß er sich wegen eines Augenleidens auf den dringenden Rat seines Arztes hin genötigt sehe, zum 1. Oktober um seine Entlassung aus dem Aufsichtsrat zu bitten. Konsul Achelis gedachte in warmen Worten der hohen Verdienste des scheidenden Präsidenten und gab seinem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck, daß sein Gesundheitszustand es ihm nicht ermöglicht habe, länger an der Spitze der Gesellschaft zu stehen. Der Aufsichtsrat genehmigte darauf die erbetene Entlassung des Herrn Präsident Plate aus seinem Amte und wählte zu seinem Nachfolger Herrn Konsul Friedrich Achelis und zum Vizepräsidenten Herrn Konsul H. A. Nolze.

Herr GEO PLATE

hat dem Aufsichtsrate des Norddeutschen Lloyd fast ein Vierteljahrhundert angehört. Am 15. April 1887 trat er in den Aufsichtsrat ein, am 23. April 1892 übernahm er als Nachfolger des damals an der Spitze stehenden Friedrich Reck den Vorsitz. Seinem Einfluß war es hauptsächlich zu danken, daß an die Stelle des kurz vorher verstorbenen Direktors Lohmann Dr. Heinrich Wiegand mit der geschäftlichen Leitung des Lloyd beauftragt wurde. Mit dieser Berufung Wiegands, mit der Übernahme des Vorsitzes im Aufsichtsrat durch Geo Plate begann eine neue Epoche in der Ge-

Digitized by Google

schichte des Norddeutschen Lloyd, welche das Unternehmen aus dem eigentlichen Rahmen einer Erwerbsgesellschaft weit hinaus zu der Bedeutung eines ganz außerordentlich wichtigen Faktors im deutschen Staatsleben und zu einem Schwergewicht in den internationalen Beziehungen aller Länder erhob. In ungetrübtem Zusammenwirken mit Wiegand und nach dessen Tode mit Heineken ist es Plate gelungen, in rastloser Arbeit, durch umfassende Großzügigkeit, durch volles Verständnis für die Regungen des Weltverkehrs und die Entfaltung der richtigen in diesem Weltverkehr erforderlichen Mittel dem Lloyd eine in der ganzen Welt geachtete und anerkannte Stellung zu geben.

Im Jahre 1844 in Moskau geboren, wo sein Vater, Albert Friedrich Plate, der dort und in Petersburg ansässigen Firma L. Knoop angehörte, war Geo Plate von Jugend auf durch seine Familienbeziehungen mit Bremen auf das engste verbunden. Mit acht Jahren kam er mit seinem Bruder zur Erziehung nach Bremen. Hier besuchte er die bremische Handelsschule und trat mit 15½ Jahren bei dem Agentur-, Kommissions- und Versicherungsgeschäft von F. W. Spielter in die kaufmännische Lehre ein. Nach Beendigung seiner Lehrzeit, im Alter von 19 Jahren, ging er im Jahre 1864 nach Bombay, um dort in einem von der Firma seines Vaters zu etablierenden Hause tätig zu sein. In Bombay blieb er bis zum Jahre 1870 und machte von dort aus Reisen nach Zentralindien, Ceylon, Penang, Singapore und Java. Im Jahre 1870 nach Bremen zurückgekehrt, eröffnete er mit seinem Bruder zusammen unter der Firma Gebrüder Plate ein Geschäft in Rohbaumwolle, das beide im Laufe der Jahre zu einem hochangesehenen Unternehmen zu entwickeln wußten. Auf dem Gebiet des Baumwollhandels liegen denn auch die großen Verdienste, die Plate sich nicht nur um den bremischen Baumwollhandel als solchen, sondern viel mehr noch um die Konzentration fast des gesamten kontinentalen Baumwollhandels in Bremen erworben hat. Als im Jahre

Digitized by Google

1872 sich die Bremer Baumwollimporteure, Händler und Makler zu einer Vereinigung zusammengeschlossen hatten, um unter der Bezeichnung »Bremer Baumwoll-Usancen« die Bestimmungen für den bremischen Baumwollhandel zusammenzustellen, trat Plate als einer der eifrigsten Förderer dieser Bestrebungen auf, was zur Folge hatte, daß man ihn in das Komitee, dem die Leitung dieser Vereinigung übertragen wurde, berief. Seit jener Zeit hat Plate ununterbrochen dem Komitee und dem Vorstande der im Jahre 1877 unter dem Namen »Bremer Baumwollbörse« geschaffenen Organisation der am Bremer Baumwollhandel beteiligten Interessenten angehört. Unter seiner Mitwirkung erfuhr dann in späteren Jahren diese Organisation eine wesentliche Erstarkung durch den im Jahre 1886 erfolgten Eintritt von Delegierten der deutschen Spinnerverbände in den Börsenvorstand. Plates Bedeutung für die Bremer Baumwollbörse fand ihren Ausdruck dadurch, daß man ihn 1889 zum Vizepräsidenten, 1892 zum Präsidenten und endlich im März 1911 zum Ehrenpräsidenten der Bremer Baumwollbörse erwählte.

Die Bedeutung, welche der Norddeutsche Lloyd unter Plates Präsidentschaft gewonnen hatte, die Anerkennung seiner umfassenden organisatorischen Befähigung führten im Jahre 1889 zu der von französischer Seite beantragten Berufung Plates in den Verwaltungsrat der Suezkanal-Gesellschaft und in demselben Jahre zur Berufung in den Aufsichtsrat der Deutschen Bank in Berlin. Die Erkenntnis, daß solche Aufgaben das Einsetzen der ganzen Persönlichkeit erforderten, bewog Geo Plate, namentlich auch mit Rücksicht auf den zunehmenden Geschäftsumfang des Norddeutschen Lloyd, im Jahre 1900 sich von allen Privatgeschäften zurückzuziehen und die Firma Gebrüder Plate seinem Bruder allein zu überlassen. Er hat seitdem seine ganze Kraft der Präsidentschaft des Norddeutschen Lloyd, der Bremer Baumwollbörse und der Suezkanal-Gesellschaft gewidmet und deren Interessen unter Einsetzung seiner

Digitized by Google

ganzen Person mit der ihm eigenen Energie und Initiative mit großem Erfolge vertreten.

Plate war der dritte Vorsitzende des Aufsichtsrats des Norddeutschen Lloyd seit seiner Gründung vor nunmehr 55 Jahren. H. H. Meier, der Gründer, hatte dieses Amt von 1857—1888 inne, ihm folgte von 1888—1892 Friedrich Reck und dann ging das Präsidium auf Herrn Plate über, einen Mann, welchem der Lloyd sowohl wie Deutschland außerordentlich viel verdanken. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auf die Wandlungen einzugehen, die der Norddeutsche Lloyd seit Beginn der Präsidentschaft Plates erfahren hat. Nur kurz sei hier erwähnt, daß in den großen Perioden der Lloydgeschichte vor der Ära Plate-Wiegand als charakteristisches Merkmal während der ersten zwanzig Jahre in Konstruktions- und Verwendungsart der Schiffe die Frachtschiffahrt eine herrschende Rolle spielte, während in der zweiten Periode unter der Direktion Lohmanns die Passagierschiffahrt völlig in den Vordergrund trat. Demgegenüber zeigte die neuere Periode, seit dem Jahre 1892, das von durchgreifenden Erfolgen gekrönte Bestreben, in der Bauart der Schiffe nach Möglichkeit beiden Anforderungen, nämlich der Frachtschiffahrt und der Passagierfahrt, Genüge zu tun, außerdem aber überall dort, wo es sich als nötig erwies, so vor allen Dingen im Schnelldampferverkehr und in der Tropenschiffahrt, besondere Typen zu schaffen. An dem Neubau der Flotte in der geschilderten Weise hatte neben dem verstorbenen Generaldirektor Dr. Wiegand Präsident Plate hervorragenden Anteil, ebenso wie er sonst unter Einsetzung seines ganzen umfangreichen Wissens, seiner außerordentlichen kaufmännischen Fähigkeiten stets bemüht war, dem Norddeutschen Lloyd und gleichzetig auch der Stadt und dem Staate Bremen zu dienen und deren Interessen sowohl auf dem Gebiete des Handels und der Schiffahrt, als auch in bezug auf die in erfreulichem Wachstum begriffene bremische Industrie zu fördern. An

Digitized by Google

der Schaffung einer Reihe von angesehenen industriellen Unternehmungen in Bremen und in dessen nächster Umgebung hat er persönlich mitgewirkt. Bei der Petroleumraffinerie vorm. August Korff, der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik, der Norddeutschen Automobil- und Motoren- Aktiengesellschaft in Bremen bekleidete er das Amt des Vorsitzenden im Aufsichtsrat.

Der Rücktritt Plates vom Präsidium des Norddeutschen Lloyd und der Bremer Baumwollbörse bedeutet für beide Institute den Abschluß eines inhaltreichen Zeitabschnittes, den in seinem ganzen Umfange nur die zu würdigen vermögen, denen es vergönnt gewesen ist, ihn mit Plate zu durchleben und Schulter an Schulter mit ihm in gemeinsamer Arbeit zu wirken. So haben denn auch weite Kreise Bremens, und namentlich die bremische Kaufmannschaft, an erster Stelle aber der Norddeutsche Lloyd, Herrn Plate nur mit Bedauern aus dem öffentlichen Leben scheiden sehen.

Auch an höchsten und hohen Stellen des Reiches ist der Rücktritt Plates nicht unbemerkt geblieben. S. M. der Kaiser, welcher bereits gleich nach dem Bekanntwerden der Absicht Plates, von seinem Amte zurückzutreten, in einem Telegramm an den Norddeutschen Lloyd sein Bedauern über diesen Entschluß und gleichzeitig auch seine Anerkennung über das Wirken Plates ausgesprochen hatte, gab dieser Anerkennung auch äußerlich Ausdruck, indem er Herrn Plate den Stern zum Roten Adlerorden II. Klasse verlieh.

Des weiteren haben die Verdienste Plates um den Norddeutschen Lloyd und die Hebung der Schiffahrt besondere Anerkennung in einem Schreiben gefunden, welches der Staatssekretär des Innern, Exz. Delbrück, an Herrn Plate richtete. In diesem in überaus warmen und anerkennenden Worten gehaltenen Schreiben heißt es im wesentlichen: »In der mehr als fünfzigjährigen Geschichte des Norddeutschen Lloyd wird stets der

Digitized by Google

Zeitpunkt einen Markstein bedeuten, als Sie, dem Aufsichtsrat schon mehrere Jahre angehörig, im Jahre 1892 den Vorsitz übernahmen und durch grundlegende Änderungen in der Schiffahrtspolitik des Unternehmens nicht nur dessen Gesamtwirtschaft in eine neue Bahn lenkten, sondern vor allem auch im Verein mit dem von Ihnen auserwählten Generaldirektor Dr. Wiegand die deutschen Reichspostdampferlinien auf eine wesentlich breitere Basis stellten, um sie einem für den Lloyd wie für die Reichsverwaltung gleich erfreulichen Aufschwung entgegenzuführen.« Der Staatssekretär erinnert sodann an die Erfolge der tatkräftigen und großzügigen Schiffahrtspolitik Plates während beinahe zweier Jahrzehnte und betont dann, daß auch die Reichsverwaltung sein Ausscheiden mit ihm selbst und dem Norddeutschen Lloyd bedaure. Die Reichsverwaltung habe ein gewichtiges Interesse daran, daß die Leitung der großen Schiffahrtsunternehmungen, die das Ansehen der deutschen Flagge über das Meer tragen sollen, in der Hand der tüchtigsten Männer liege. Exz. Delbrück schloß mit dem Wunsche, daß Herrn Plate nach dem Rücktritt von seinem Amte noch eine Reihe von Jahren beschieden sein möge, in denen er sein Werk unter der Leitung eines bewährten Nachfolgers sich weiter glücklich entwickeln sehe.

Auch die Bremer Handelskammer nahm von dem Rücktritt des Herrn Plate in bemerkenswerter Weise Notiz, indem sie in ihrem Jahresberichte u. a. schrieb: »Die hervorragenden Stellungen des Vorsitzenden des Aufsichtsrats des Norddeutschen Lloyd und des Präsidenten der Bremer Baumwollbörse hat er mit außerordentlichem Geschick wahrzunehmen verstanden. Die Handelskammer, die ihn von 1891 bis 1903 zu ihren Mitgliedern gezählt hat, wird seine hohen Verdienste um Handel und Schiffahrt allezeit würdigen.«

Der Norddeutsche Lloyd beschloß endlich, den Verdiensten seines langjährigen Präsidenten durch die Aufstellung seiner Marmorbüste im Versammlungs-

Digitized by Google

zimmer des Aufsichtsrates die verdiente Anerkennung zu teil werden zu lassen.

Der Nachfolger Plates als Präsident des Norddeutschen Lloyd,

Herr FRITZ ACHELIS,

ist am 3. März 1840 in Bremen geboren. Nach Besuch des Gymnasiums in Bremen machte er seine kaufmännische Lehrzeit in einem großen Versandgeschäft in Bremen durch, ging dann nach London, um zwei Jahre als Angestellter in einem Ausfuhrgeschäft nach Brasilien zu arbeiten, und von London nach Havre, wo er weiter zwei Jahre als Angestellter in einem französischen Einfuhrhause beschäftigt war.

Auf die Tätigkeit in Havre folgte ein einjähriger Aufenthalt in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Im Jahre 1866 wurde Achelis Teilhaber der alten Bremer Firma Johann Achelis & Söhne. In die öffentliche Tätigkeit trat Fritz Achelis zuerst infolge der Berufung zum Handelsrichter, eine Stellung, welche er sechs Jahre innehatte.

Fritz Achelis blickte bei seiner Ernennung zum Präsidenten auf eine 34jährige Wirksamkeit im Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd zurück. Sein Eintritt erfolgte im Jahre 1877, die Berufung zum Vizepräsidenten des Lloyd im Jahre 1892. Zum Präsidenten wurde er am 21. September 1911 gewählt.

In dieser langen Zeit nahm er teil an dem Aufschwung des Lloyd unter der Leitung Lohmanns, Dr. Wiegands und Heinekens, so daß er an der gewaltigen Ausdehnung des Lloyd seit dem Jahre 1892 einen dauernden persönlichen Anteil beanspruchen darf. In der seit fast zwei Jahrzehnten innegehabten Stellung als Vizepräsident des Lloyd hatte er häufig Gelegenheit, die Gesellschaft bei wichtigen Anlässen nach außen hin zu vertreten. Seit dem 1. Januar 1882 Mitglied der bremischen Bürgerschaft und seit einer Reihe von Jahren Mitglied des Bürgeramts, wurde Achelis zu

Digitized by Google

mannigfaltigen Ehrenämtern berufen. Er ist Vorsitzer des Aufsichtsrats der Deutschen Nationalbank, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Vorsitzer des Aufsichtsrats der Sparkasse in Bremen, Vorstandsmitglied der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Berlin und Aufsichtsratsmitglied einer Reihe von industriellen Unternehmungen, sowie der Orientbank und der Neu-Guinea-Bank in Berlin.

An die Stelle des Herrn Achelis wurde

Herr Konsul H. A. NOLZE

zum Vizepräsidenten des Norddeutschen Lloyd gewählt. Herr Nolze ist eine in Schiffahrtskreisen weit bekannte und hoch geachtete Persönlichkeit. Er wurde im Jahre 1854 in Bremen als Sohn eines Schlossermeisters geboren, besuchte die Realschule und trat im Jahre 1869 als Lehrling in das Tabak- und Reederei-Geschäft von J. H. & C. Niemann in Bremen ein. Nach beendigter Lehrzeit diente Nolze als Einjährig-Freiwilliger im 1. Hanseat. Inf.-Regt. Nr. 75. Nach Absolvierung der Dienstzeit fand er im Jahre 1874 Anstellung bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«. Im Jahre 1882 wurde er von seiner Gesellschaft zum Prokuranten und im Jahre 1885 zum Direktor bestellt, welchen Posten er noch heute bekleidet. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun« hat unter Nolzes Leitung einen großen Aufschwung genommen, was am besten durch die gewaltige Zunahme der Zahl der Schiffe illustriert wird. Die Flotte bestand im Jahre 1873 aus 4 Dampfern, sie war im Jahre 1911 auf 74 Dampfer angewachsen. Von Beginn seiner geschäftlichen Tätigkeit an hatte Nolze besonderes Interesse für die Reederei. Neben seiner umfangreichen Arbeit für die »Neptun«-Gesellschaft ist er seit 10 Jahren Mitglied des Aufsichtsrats des Norddeutschen Lloyd. Ferner gehört er seit längerer Zeit dem Aufsichtsrat des Germanischen Lloyd in Berlin und des Deutschen Reederei-Vereins in Hamburg an. Seit einem Jahre ist er Vorsitzender im

Digitized by Google

Aufsichtsrat der Rickmers Reismühlen Reederei und Schiffahrts-Akt.-Ges. und seit längerer Zeit Mitglied des Aufsichtsrats der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft und der Fruchthandels-Gesellschaft in Bremen. Mehrere Jahre hatte er das Präsidium des Zentralvereins deutscher Reeder inne. Nach dem Rücktritt Plates hat er auch den Vorsitz im Verein der Reeder des Unterwesergebiets übernommen. Im März 1908 wurde Nolze durch das Vertrauen seiner Mitbürger zum Präsidenten der bremischen Bürgerschaft gewählt, welches Amt er fast drei Jahre lang verwaltet hat. Im Jahre 1905 wurde er zum Kgl. Württembergischen Konsul für Bremen ernannt.

Außer diesen Veränderungen im Aufsichtsrat ist noch der im Frühjahr 1911 erfolgte freiwillige Rücktritt des Herrn J. K. Vietor, der dieser Körperschaft seit dem Jahre 1906 angehört hatte, zu erwähnen.

Auch im Vorstande sind eine Reihe von Veränderungen zu verzeichnen. Auf Beschluß des Aufsichtsrats vom 21. Septbr. sind die bisherigen stellvertretenden Direktoren Herren Stapelfeldt und Walter zu ordentlichen Direktoren ernannt und die bisherigen Prokuristen Herren K. A. Freiherr von Plettenberg-Mehrum und Julius Föhr in den Vorstand aufgenommen worden.

Im Mai 1912 ist

Herr Direktor CHR. LEIST

nach mehr als 46jähriger ununterbrochener Tätigkeit im Dienste des Norddeutschen Lloyd aus dem Vorstande ausgeschieden.

Die glänzende Laufbahn, auf die Herr Direktor Leist innerhalb 56 Jahren seemännischer Tätigkeit zurückblicken kann, hat er in erster Linie seiner hohen Begabung, seiner großen, nie erlahmenden Arbeitskraft und nicht zuletzt auch seinen hervorragenden Charaktereigenschaften zu danken. Durch eine vielseitige Tätigkeit in den verschiedensten Zweigen des

Digitized by Google

Fahrdienstes, beim Schiffsbau und innerhalb der Verwaltung beherrscht er die mannigfaltigen Disziplinen des Seewesens in einer Weise, daß er mit Recht auf nautisch-maritimem Gebiet seit langen Jahren als Autorität gelten konnte, eine Tatsache, die auch für den Norddeutschen Lloyd bestimmend gewesen ist, sich seines wertvollen Rates in nautischen Angelegenheiten auch noch nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienste zu versichern und ihn zum »Nautischen Beirat« der Gesellschaft zu ernennen.

Carl August Christoph Leist entstammt einer hannoverschen Beamtenfamilie. Am 14. August 1842 wurde er zu Wunstorf als Sohn des damaligen Amtsassessors Leist geboren. — Im Frühjahr 1848 siedelte er mit seinen Eltern nach Hann.-Münden über, wohin sein Vater als Richter versetzt war. Dort besuchte er das Progymnasium, das er im Jahre 1856 verließ, um nach seiner Konfirmation, also mit 14 Jahren, einem unwiderstehlichen Drange folgend, zur See zu gehen. Seine seemännische Ausbildung erhielt er zunächst auf dem Oldenburger Vollschiff »Armin« auf einer zweijährigen Reise nach Australien, Java und China. Im Laufe der nächsten Jahre fuhr er auf den Bremer Segelschiffen »Ozean«, »Martha« und »Elise Mathilde« als Leichtmatrose und Matrose. Vom August 1862 bis Januar 1863 besuchte Leist die Navigationsschule zu Bremen, um nach bestandenem Steuermannsexamen als Steuermann auf dem Bremer Vollschiff »Hermann« anzumustern. Im Januar 1866 erhielt er das Schifferpatent und nun entschloß er sich, den Segelschiffsdienst aufzugeben und sich der Dampfschiffahrt zuzuwenden. Seine Bewerbung beim Norddeutschen Lloyd, der damals neun Jahre lang bestand, hatte den Erfolg, daß er am 15. März 1866 als zweiter Offizier auf dem Dampfer »Amerika« Anstellung fand. Am 20. Juli 1866 wurde Leist bereits zum ersten Offizier auf der »Amerika« befördert. Am 15. August 1868 ging er als erster Offizier auf den Dampfer »Rhein«, der damals in Greenock neu erbaut

Digitized by Google

wurde, über. Am 4. November 1868 wurde er infolge seiner hervorragenden seemännischen Befähigung zwei Jahre nach Ablegung des letzten Examens zum Kapitän des Dampfers »Bremen« ernannt. Dampfer »Bremen« war bekanntlich das erste Schiff, welches der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1857 über den Ozean sandte. Herr Leist hat somit im Laufe seiner Dienstzeit Gelegenheit gehabt, die ganze Entwicklung der Flotte der Gesellschaft nicht nur mit durchzumachen, sondern auch selbst an ihrer Ausgestaltung mitzuwirken. Diese Mitwirkung ist in erster Linie auf seine vielfache Beschäftigung als Baubeaufsichtiger auf verschiedenen Werften sowie auf seine spätere Mitgliedschaft im Vorstande zurückzuführen, Stellungen, die ihm immer wieder Gelegenheit gaben, einerseits seine großen Erfahrungen mit älteren Schiffen auf die Neubauten anzuwenden, andererseits aber bei Beratungen über solche sein oft schwerwiegendes Wort für oder wider in die Wagschale zu werfen. Im Jahre 1870 fiel Herrn Leist die Beaufsichtigung des in Greenock in Bau befindlichen Dampfers »Kronprinz Friedrich Wilhelm« zu, dessen Führung als Kapitän er bis zum Jahre 1873 behielt. Von da ging er als Kapitän auf den Dampfer »König Wilhelm« über. Vom 1. April 1873 ab beaufsichtigte er den Bau des Dampfers »Feldmarschall Moltke«, der ebenfalls auf der Werft von Caird & Co. in Greenock gebaut wurde, worauf ihm bis zum Mai 1874 das Kommando über diesen Dampfer übertragen wurde. Am 20. Mai 1874 übernahm er das Kommando des Dampfers »Main« und am 3. Dezember 1875 in Vertretung des erkrankten Kapitäns Neynaber das Kommando des Dampfers »Mosel«, das ihm beinahe verhängnisvoll geworden wäre.

Am 11. Dezember sollte das Schiff von Bremerhaven aus in See gehen; es lag zur Abfahrt bereit im Vorhafen. Nur wenige Kolli, die im letzten Augenblick eingetroffen waren, sollten noch an Bord befördert werden. Kapitän Leist stand auf Deck, um die an Bord kommenden Passagiere zu empfangen. Alle traten

Digitized by Google

freundlich grüßend auf ihn zu, nur einer, ein Fremder, schritt mit scheuem Blick an ihm vorüber und wandte sich ohne weiteres seiner Kabine zu, ein Vorgang, der dem Kapitän wohl auffiel, dem er aber anfänglich keine weitere Bedeutung beilegte und dem er auch nicht weiter nachgehen konnte, weil kurz darauf sich ein Ereignis abspielte, so grauenvoll und schreckenerregend, daß es weit über Deutschlands Grenzen hinaus Mitgefühl und Empörung zugleich auslöste: das in der Geschichte der Schiffahrt beispiellos dastehende Thomassche Dynamitattentat, das von einem Passagier des Dampfers »Mosel«, der unter dem Namen Thomas reiste, in Wirklichkeit aber William King Alexander hieß und aus Halifax stammte, mit der größten Nichtswürdigkeit eingeleitet war. Die Zahl der Getöteten ist niemals mit voller Sicherheit festgestellt worden. Tatsache aber ist, daß die Zahl der Toten und Verwundeten mit annähernd 200 nicht zu hoch gegriffen ist. Der Anstifter dieses Unheils, der sich gleich nach der Explosion der Höllenmaschine in seiner Kabine zu erschießen versuchte und einige Tage später im Hospital in Bremerhaven seiner Verletzung erlag, war identisch mit jenem Fremden, der dem Kapitän Leist beim Betreten des Schiffes durch sein eigenartiges Wesen aufgefallen war. Nur schwer war Thomas dazu zu bewegen, seine Beweggründe zu seinem furchtbaren Verbrechen anzugeben, bis er sich kurz vor seinem Tode herbeiließ, zu verraten, welche Motive ihn bei seinem teuflischen Plane geleitet hatten. Kapitän Leist befand sich im Augenblick der Explosion im Gespräch mit einem Passagier auf Deck des Dampfers »Mosel« in der Nähe des vordersten in den Davits hängenden Rettungsboots. Er wurde wie durch ein Wunder gerettet und nur leicht verletzt. Durch die Erschütterung wurde er jedoch des Gehörs auf dem linken Ohr beraubt. Das Schiff selbst hatte außerordentliche Beschädigungen erlitten, es wurde sofort in den Hafen zurückgebracht und alsbald einer Reparatur unterzogen, die sechs Wochen in Anspruch nahm.

Digitized by Google

Leist übernahm dann am 26. Dezember 1875 das Kommando des Dampfers »Hohenzollern« und am 1. März 1876 das Kommando der »Oder«. Dann begann die Ära der ersten Schnelldampfer. Wieder war es Kapitän Leist, der vom Norddeutschen Lloyd dazu ausersehen wurde, den Bau dieser ersten epochemachenden Schiffe zu beaufsichtigen. Am 1. November 1880 ging er nach Glasgow, um hier nacheinander die durch die Firma Elder & Co. auszuführenden Bauten der Schnelldampfer »Elbe«, »Werra«, »Fulda«, »Eider« und »Ems« zu überwachen. Nacheinander führte er drei dieser Dampfer auf stets glücklichen Fahrten über den Ozean, zunächst die »Elbe« vom 15. Juni 1881 bis zum 28. November 1881, dann die »Fulda« vom 10. März 1883 bis zum 12. Juli 1883, und die »Ems« vom 27. Mai 1884 bis zum 1. Mai 1885. An diesem Tage schied Leist aus dem aktiven Seedienst aus, um von nun an als Inspektor der Agentur in Bremerhaven tätig zu sein und die damaligen Inspektoren Wenke und Meyer zu vertreten.

Das folgende Jahr stellte Leist bereits vor neue wichtige Aufgaben, die grundlegend waren für die spätere Ausgestaltung des Reichspostdampferdienstes. Es handelte sich damals darum, die Verhältnisse in den als Anlaufhäfen für die neu zu schaffenden Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien in Frage kommenden Hafenplätzen zu studieren und gleichzeitig auch für eine geeignete Vertretung der Interessen des Norddeutschen Lloyd in diesen Häfen zu sorgen. Mit dieser Aufgabe wurde Inspektor Leist vom Norddeutschen Lloyd betraut, da er nicht nur als langjähriger Kapitän eine große Erfahrung in bezug auf alle Anforderungen des Fracht- und Passagierverkehrs besaß, sondern auch in seiner damaligen Stellung als Inspektor in Bremerhaven das Dock- und Schiffsausrüstungswesen sowohl von der schiffstechnischen wie maschinentechnischen Seite beherrschte. Gleichzeitig sollte diese Informationsreise dazu dienen, den Betrieb auf den Linien der englischen und französischen Konkurrenten

Digitized by Google

kennen zu lernen und aus der Ausstattung der im Dienst befindlichen Schiffe fremder Nationen sowie aus der genannten Art ihres Betriebes Lehren für den Norddeutschen Lloyd selbst zu ziehen, um ihn so in den Stand zu setzen, mindestens ebenso Gutes, womöglich aber Besseres zu bieten als jene. Mit Leist zusammen begab sich der damalige Direktor Lohmann über Genua nach Ägypten, um insbesondere mit der Verwaltung des Suezkanals an Ort und Stelle die geeigneten Verhandlungen zu pflegen. Die umfassende Arbeit, welche Leist in dieser wichtigen Mission zu erfüllen hatte, und wie er sie erfüllte, im einzelnen darzulegen, ist hier nicht der Ort, das aber ist sicher, daß seine Maßnahmen und die Ratschläge, die er seinerzeit dem Norddeutschen Lloyd erteilte, sich für diesen als äußerst wichtig und in vielen Dingen ausschlaggebend erwiesen haben. Die Studienreise Leists erstreckte sich auf China und Australien. Sie dauerte vom 3. Januar bis zum 28. Juni 1886.

Nach seiner Rückkehr übernahm Inspektor Leist die Leitung der Lloydagentur in Bremerhaven, bis er am 1. Oktober 1891 nach Bremen berufen wurde, um in der Zentralabteilung beschäftigt zu werden. Im folgenden Jahre wurde er als Prokurant in den Vorstand berufen. Am 1. Juni 1899 erfolgte seine Ernennung zum Direktor der Zentralabteilung. In dieser Stellung ist er bis zum heutigen Tage mit großem Erfolge tätig gewesen. Wenn er in der breiten Öffentlichkeit weniger hervorgetreten ist, so lag das in erster Linie an der Art seines Ressorts, wo es sich aber um die Beratung nautischer Fragen handelte, wo es sich darum handelte, einen sachverständigen Rat zu hören, da galt die Stimme Leists stets außerordentlich viel. Sein auf gründlichem Studium und selten reicher Erfahrung beruhendes Urteil über alle seemännischen Fragen wurde nicht nur von seiner Gesellschaft, sondern weit über deren Rahmen hinaus auch von Behörden und Körperschaften auf das höchste geschätzt, und wenn

Digitized by Google

er in den Verhandlungen der dem Reichsamt des Innern angegliederten technischen Kommission für Seeschiffahrt in Berlin, der er als Mitglied angehört, oder im Deutschen nautischen Verein, sowie auf deutschen Seeschiffahrtstagen das Wort ergriff, lauschte jeder gespannt seinen sachkundigen Ausführungen.

Direktor Leist hat es, wie selten jemand, verstanden, sich durch die gerade, offene und schlichte Art seines Wesens, wie sie dem echten deutschen Seemann eigen ist, eine außerordentliche Beliebtheit nicht nur bei seinen Kollegen und Untergebenen, sondern auch bei allen, die ihn kennen, ohne ihm näher zu stehen, zu erwerben. Streng und gewissenhaft im Dienst, wie er war, beseelte ihn eine warme Fürsorge und ein lebhaftes Interesse für seine Untergebenen und alle, die ihm persönlich nahe standen. Gern und willig folgten sie seinem Rate, den er jedem zuteil werden ließ, der sich in irgendeiner Angelegenheit, mochte sie dienstlicher oder auch privater Natur sein, an ihn wandte. Den schönsten Ausdruck für das Vertrauen, welches ihm stets weit und breit entgegengebracht wurde, bildete eine Adresse, die ihm im August 1910 Inspektoren und Kapitäne des Norddeutschen Lloyd überreichten, als er seinen Wohnsitz von Bremen nach Hann.-Münden verlegt hatte und er sich mit dem später wieder aus geschäftlichen Rücksichten hinausgeschobenen Plane trug, von seinem Amte zurückzutreten. Es hieß darin unter anderem:

»Der Tag rückt näher, an dem Sie nach viereinhalb Jahrzehnte langer Tätigkeit im Dienste des Norddeutschen Lloyd sich von den Mühen und Lasten des Berufs zurückzuziehen gedenken. Sie kehren zurück an die traute Stätte an den Ufern der Weser, an die Sie freundliche Jugenderinnerungen fesseln, um dort in Ruhe Ihren Lebensabend zu verbringen. Da drängt es uns alle, Ihnen unseren aufrichtigsten und herzlichsten Dank zum Ausdruck zu bringen für das nicht nur dem Seemannsstande im allgemeinen, sondern Ihren früheren

Digitized by Google

Kollegen und Untergebenen im besonderen stets entgegengebrachte warme und hingebende Interesse. Ihr uns stets bewiesenes Wohlwollen und nicht zuletzt Ihr stark ausgeprägtes Gerechtigkeitsgefühl haben in hohem Maße dazu beigetragen, den guten Geist unter den Kapitänen und Offizieren des Norddeutschen Lloyd zu erhalten und zu stärken. Mit Stolz blicken wir auf Ihre unermüdliche und geniale Tätigkeit, die Sie in ehrenvoller Laufbahn bis an die Spitze unserer Gesellschaft führen sollte. — Wenn wir Sie mit Bedauern scheiden sehen, so bitten wir Sie, überzeugt zu sein, daß Ihre großen und vielseitigen Verdienste um die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd uns allezeit ein leuchtendes Vorbild bleiben werden.«

Die Empfindungen, denen Inspektoren und Kapitäne in diesem Schriftstück Ausdruck gegeben haben, beschränken sich nicht auf diese Kategorie der Angestellten des Norddeutschen Lloyd allein, sie herrschen allgemein, und wenn noch in unserer modernen Zeit von einem patriarchalischen Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen irgendwo die Rede sein konnte, so ist es in dem Verhältnis zwischen »Vater Leist« und den Angestellten des Norddeutschen Lloyd wohl ohne Ausnahme der Fall gewesen. Wenn auch in Zukunft die Gestalt des allverehrten Herrn Leist weniger im Betriebe des Norddeutschen Lloyd sichtbar sein wird, so werden doch die Werke, die er geschaffen, fortleben und seine wiederholt von hoher und höchster Stelle anerkannten Verdienste um die Gesellschaft wie um die deutsche Seeschiffahrt stets in dankbarer Erinnerung bleiben. Überall und immerdar wird man ihm ein freundliches Andenken bewahren. Die besten Wünsche für einen ruhigen und ungetrübten Lebensabend begleiten ihn.

Gleichzeitig mit Herrn Leist ist Herr Oberinspektor Bernhard Blanke aus dem Dienst des Norddeutschen Lloyd, dem er seit dem Jahre 1879 angehört hat, ausgeschieden. Blanke wurde am 18. September 1853 geboren. Am 5. September 1879 trat

Digitized by Google

er als vierter Offizier auf dem Dampfer »Hohenzollern« in die Dienste des Norddeutschen Lloyd. Nachdem er in den Jahren 1888 bis 1891 abwechselnd als erster Offizier und stellvertretender Kapitän auf den Dampfern: »Elbe«, »Saale«, »Köln« und »Preußen« Dienst getan hatte, wurde er am 16. April 1891 als Kapitän mit der Führung des Dampfers »General Werder« betraut. Nacheinander führte er dann die Dampfer: »Nürnberg«, »Oldenburg«, »Sachsen«, »Dresden«, »Salier«, »Gera«, »Lahn«, »Bayern«, »Aller« und vom 1. Mai 1897 bis 12. Februar 1899 wiederum den Schnelldampfer »Saale«. Im Februar 1899 erfolgte seine Versetzung zur Verwaltung nach Bremen, wo er in der Zentralabteilung Beschäftigung fand.

Am 1. April 1900 wurde ihm Prokura erteilt. Als Oberinspektor hat er dann bis zum April ds. Js. zusammen mit Herrn Direktor Leist oder in dessen Vertretung die Nautische Abteilung geleitet, der speziell die Bearbeitung aller in das nautische Gebiet eingreifenden Angelegenheiten, die Anstellung der Seeoffiziere usw. untersteht. Gesundheitsrücksichten veranlaßten Blanke, in den letzten Jahren mehrfach längeren Urlaub zu nehmen, um in Kurorten Erholung zu suchen. Sie haben ihn auch jetzt bewogen, zunächst beim Vorstande um einen längeren Urlaub und zum 1. Oktober ds. Js. um seine Entlassung aus dem Dienste nachzusuchen. Auch Herrn Blanke stehen umfassende seemännische Kenntnisse zur Verfügung, die er stets im Interesse des Norddeutschen Lloyd in bester Weise verwandt hat. Auch er nahm vielfach teil an Beratungen nautischer Fragen, nicht nur in nautischen Vereinen, sondern auch in Konferenzen mit Behörden usw., wie er auch in den letzten Jahren als Beisitzer des Reichsoberseeamts an dessen Verhandlungen in Berlin teilgenommen hat. Auch ihn begleiten die besten Wünsche auf seinem ferneren Lebenswege.

Nach dem Ausscheiden der Herren Leist und Blanke ist im Verfolg des weiteren Ausbaus der

Digitized by Google

inneren Organisation des Norddeutschen Lloyd im Mai d. J. die Einrichtung einer Nautischen Abteilung erfolgt, zu deren Vorstand Herr Kapitän Wilh. Bartling, dem Herr Kapitän Randermann als Assistent zur Seite steht, ernannt ist. Das Arbeitsgebiet der Nautischen Abteilung umfaßt 1. sämtliche seemännischen Personalien und Mannschaftsfragen, 2. Nautik und Sicherheitsdienst, 3. Schulschiffwesen, 4. Betriebs- und Personalangelegenheiten der drahtlosen Telegraphie, 5. Marinesachen, 6. Organisation und Verwaltung der Auslandsinspektionen und -Betriebe, 7. fachmännische Betriebskontrolle, 8. Redaktion des Dienstlichen Teils der Lloyd-Nachrichten.

Im übrigen hat das Jahr 1911/12 die Ernennung einer Reihe

neuer Prokuristen

mit sich gebracht, und zwar der Herren Fr. Pfankuch (Gepäckabteilung), H. Gerleff (Proviantamt), G. Seyde (Abt. Zwischendeck), H. Bultmann (Verkehrsinspektor), Kapt. W. Bartling (Nautische Abteilung) und C. von Vignau (Abt. Zwischendeck). Ausgeschieden ist Herr Ad. Stadtländer, Prokurist des Proviantamts, dem vom 1. Mai ab die Leitung der Agentur des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven übertragen worden ist.

Bemerkenswert ist endlich eine von der Generalversammlung am 3. April beschlossene und, soweit erforderlich, von einer außerordentlichen Generalversammlung am 17. Mai 1912 beschlossene Änderung der Artikel 8, 10 und 13 des Statuts, welche sich auf die Abschaffung der Titel »Prokurant«, auf die rechtsverbindliche Zeichnung der Firma und auf die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder bezieht. Die betreffenden Artikel haben nunmehr folgenden Wortlaut:

Art. 8 Abs. 1: »Der Vorstand besteht nach näherer Bestimmung des Aufsichtsrats aus einem oder mehreren Direktoren, welche der Aufsichtsrat ernennt und entläßt.«

Art. 10: »Willenserklärungen des Vorstandes sind für die Gesellschaft verbindlich, wenn sie, sofern der

Digitized by Google

Vorstand aus mehreren Mitgliedern besteht, von je zwei Vorstandsmitgliedern oder von einem Vorstandsmitgliede und einem Prokuristen, oder, falls der Vorstand aus einer Person besteht, von dieser abgegeben sind.«

Art. 13 Abs. 1: »Der Aufsichtsrat besteht nach näherer Bestimmung der Generalversammlung aus mindestens zehn von der Generalversammlung zu wählenden Mitgliedern, von denen wenigstens sieben im bremischen Gebiet und drei außerhalb Bremens wohnhaft sein müssen.«

Digitized by Google

DER BESUCH DES KAISERS BEIM NORDDEUTSCHEN LLOYD.

In der langen Reihe von Besuchen, die der Kaiser dem Norddeutschen Lloyd im Laufe seiner 24jährigen Regierung abgestattet hat, war der diesjährige am 8. März insofern besonders bemerkenswert, als er der erste war, der dem Sitze der Verwaltung der Gesellschaft in Bremen galt. Alle früheren Besuche der Hohenzollernfürsten galten den Schiffen des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven oder im Auslande. Zum erstenmale ließ am 15. Juni 1869 der damalige König Wilhelm I. von Preußen bei seinem Besuche Geestemündes und Bremerhavens die Hohenzollernflagge auf einem Lloyddampfer setzen. Dieser Besuch ist der einzige geblieben, den der spätere Kaiser dem Norddeutschen Lloyd abgestattet hat. Erst in Wilhelm II. durfte die Gesellschaft zum erstenmale das Oberhaupt des Deutschen Reiches an Bord seiner Schiffe begrüßen. Mehrfach hat Kaiser Wilhelm II. auf Schnelldampfern des Norddeutschen Lloyd mehrtägige Fahrten in See unternommen. An Bord des Lloyddampfers »König Albert« ist er im Jahre 1904 von Bremerhaven nach Neapel gereist und häufig hat sein lebhaftes Interesse an allem, was mit der Schiffahrt und dem Seewesen zusammenhängt, ihn an Bord der verschiedensten Dampfer des Norddeutschen Lloyd geführt, die er dann ganz oder in einzelnen Teilen besichtigte. Der Wunsch, den im Laufe des letzten Jahres vollendeten imposanten Bau des Verwaltungsgebäudes in Augenschein zu nehmen, veranlaßte diesmal Se. Majestät, bei ihrem Märzbesuche in Bremen einen Blick in die Räume zu tun, aus denen heraus der weltumfassende Betrieb des Norddeutschen Lloyd geleitet wird.

Vom Turm des Lloydgebäudes an der Pelzerstraße herab grüßte das Flaggensignal »Willkommen« den Kaiser bei seiner Ankunft und brausender Jubel des zahlreich in der Papenstraße versammelten Publikums umfing ihn,

Digitized by Google

als er etwa 12¼ Uhr im Automobil von Cuxhaven kommend in der Papenstraße vor dem Hauptportal des Lloydgebäudes eintraf. Herr Bürgermeister Stadtländer trat an den Wagen heran, um den Kaiser im Namen des Senats zu begrüßen, während die Herren Präsident Achelis und Direktor Heineken Se. Majestät auf der Treppe, die zum Haupteingang emporführt, im Namen des Norddeutschen Lloyd willkommen hießen. Hier hatten auch die Enkelkinder des Herrn Präsident Achelis Aufstellung genommen, aus deren Händen der Kaiser frische Orchideensträußchen mit freundlichem Dank entgegennahm. Nach kurzer Unterhaltung mit den Herren Bürgermeister Stadtländer, Präsident Achelis und Direktor Heineken betrat der Kaiser das stimmungsvolle Vestibül, wo der Aufsichtsrat und der Vorstand des Norddeutschen Lloyd, sowie die aus Bremerhaven eingetroffenen Abordnungen der Oberinspektoren, Inspektoren, Kapitäne und Ingenieure versammelt waren. Der Kaiser ließ sich hier zunächst die einzelnen Herren vorstellen und reichte ihnen die Hand. Einzelne Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstandes zog er ins Gespräch, so Herrn Generalkonsul Dr. v. Schwabach und Herrn Fr. Hincke, der sich bei ihm als Königl. Preuß. Generalkonsul für Bremen meldete, und Herrn Direktor Freiherrn v. Plettenburg-Mehrum. Alsdann ließ der Kaiser den Blick über das Vestibül schweifen und orientierte sich über die Anordnung der Bureaus der Kajüten- und Frachtabteilung, wobei ihm Herr Direktor Heineken nähere Erläuterungen gab.

Über die imposante Freitreppe begaben sich der Kaiser unter Führung der Herren Präsidenten Achelis und Direktor Heineken, ferner Prinz Heinrich von Preußen und die Herren des Gefolges sowie der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd zu den Repräsentationsräumen im ersten Obergeschoß. In der Vorhalle vor den Direktionsräumen überreichte Fräulein Emmy Heineken, die Tochter des Herrn Direktor Heineken, dem Kaiser ein Rosenbukett. (Der Kaiser zeigte sich später

Digitized by Google

Fräulein Heineken gegenüber dadurch erkenntlich, daß er sie durch Verleihung einer Brillantbrosche mit Chiffre auszeichnete.) In der Vorhalle erregten die verkleinerte Nachbildung des Tuaillonschen Kaiser-Friedrich-Denkmals und die farbigen Mosaikgemälde von Professor Hermann Prell in Dresden die besondere Aufmerksamkeit des Kaisers. In gleicher Weise interessierte ihn auch das Arbeitszimmer des Herrn Direktor Heineken, dessen vornehmer Einrichtung er lebhafte Anerkennung zollte. Vom Erker dieses Zimmers aus bot sich dem Kaiser Gelegenheit zu einem Ausblick auf den umfangreichen Gebäudekomplex, der die Räume des Proviantamtes, die Packhäuser und die Waschanstalt des Norddeutschen Lloyd enthält, sowie auf den Hof. Als der Kaiser am Fenster des Erkers erschien, brachten ihm die im Hofe versammelten Arbeiter eine lebhafte Ovation dar.

Besonders schien dem Monarchen das unter Glas und Rahmen im Zimmer des Herrn Direktor Heineken angebrachte Original seines Schreibens zu interessieren und zu erfreuen, welches er nach seinem ersten Besuche auf den Lloyddampfern »Fulda« und »Lahn« im Jahre 1890 an den Vorstand des Norddeutschen Lloyd richtete. Es heißt darin:

> »Während Meiner heutigen Reise an Bord des Schnelldampfers »Lahn« von der Weser nach Wilhelmshaven habe ich Gelegenheit genommen, das Schiff in allen seinen Teilen zu besichtigen und die Handhabung des Dienstes eingehend zu beobachten. Das, was ich an Bord dieses Schiffes gesehen habe, hat Mich durchaus befriedigt, so daß ich gerne Veranlassung nehme, dies der Direktion hierdurch auszusprechen. Zugleich will ich derselben zur Erinnerung an die Fahrt, und da es das erstemal ist, daß ich an Bord eines deutschen Handelsdampfers Meine Standarte habe setzen lassen, diese Standarte mit dem Wunsche übergeben, daß der gute Geist, der auf den Schiffen des Norddeutschen

Digitized by Google

Lloyd waltet, immer in gleichem Umfange erhalten bleiben möge. An Bord des Schnelldampfers »Lahn«.

Wilhelmshaven, den 22. April 1890.

Wilhelm, I. R.«

Der Kaiser schien sich mit besonderer Freude der Fahrt des Dampfers »Lahn« von der Weser nach Wilhelmshaven zu erinnern, an der unter anderem auch Feldmarschall Graf Moltke teilnahm. Der Zufall wollte es, daß sich im Gefolge des Kaisers bei seinem diesjährigen Besuche in Bremen auch der Flügeladjutant Graf Moltke, ein Neffe des Generalfeldmarschalls, befand. Als der Kaiser des eingerahmten Schreibens ansichtig wurde, rief er den Grafen Moltke zu sich heran, um ihm unter besonderem Hinweis darauf, daß sein Onkel seinerzeit an dieser Fahrt teilgenommen habe, nähere Mitteilung über ihren Verlauf zu machen. Vor dem Verlassen des Zimmers nahm der Kaiser dann aus den Händen des Herrn Direktor Heineken eine ausführliche Beschreibung des Lloydgebäudes entgegen, die er mit Interesse durchblätterte und dankend akzeptierte. Unter lebhaften Zurufen der Angestellten des Norddeutschen Lloyd, die die Galerien der oberen Stockwerke des Haupttreppenhauses besetzt hielten, begaben der Kaiser und die übrigen Herren sich darauf nach dem Versammlungssaal des Aufsichtsrats, wo den hohen Besuchern vom Norddeutschen Lloyd ein Willkommentrunk angeboten wurde. Bei der Besichtigung der Räume äußerte der Kaiser sich in jeder Beziehung anerkennend über den Bau und dessen innere Einrichtung, die seine volle Zustimmung fand. Als der Kaiser sich nach etwa halbstündigem Verweilen wieder zum Automobil begab, um der Einladung des Senats nach dem Ratskeller Folge zu leisten, begleiteten ihn neue lebhafte Hurrarufe und der Ruf »Auf Wiedersehen«.

Digitized by Google

DAS 25JÄHRIGE BESTEHEN DER REICHSPOSTDAMPFERLINIEN DES NORDDEUTSCHEN LLOYD.

Die Reichspostdampferlinien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien konnten im Juli 1911 auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Am 30. Juni 1886 eröffnete der Lloyddampfer »Oder« die ostasiatische Linie, am 14. Juli folgte ihm der Dampfer »Salier« nach Australien. Die Linien entsprachen einem damals schon lange hervorgetretenen Bedürfnis, um so mehr, weil die deutschen Dampferlinien, welche deutsche Reeder nach ostasiatischen, australischen und afrikanischen Verkehrshäfen unterhielten, hauptsächlich auf das Frachtgeschäft gerichtet waren, die Dampfer keine große Fahrgeschwindigkeit besaßen und kein Wert darauf gelegt wurde, pünktliche und fahrplanmäßige Überfahrtszeiten innezuhalten. Infolgedessen war die deutsche Reichspostverwaltung gezwungen, sich der Vermittelung fremdländischer Dampferlinien für die Postbeförderung zwischen Deutschland, dem fernen Osten und Australien zu bedienen. Um diesem unverkennbaren Übelstande abzuhelfen, zugleich auch, um durch die Einrichtung direkter deutscher Postdampferlinien nach China, Japan und Australien den Absatzmarkt für deutsche Erzeugnisse in den überseeischen Ländern zu erweitern, und ferner, um eine ständige regelmäßige Verbindung mit den deutschen Marinestationen zu schaffen, bewilligte der deutsche Reichstag im Jahre 1885 die vom Reichskanzler geforderte Subvention unter der Bedingung, daß die erforderlichen Dampfer auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut

Digitized by Google

würden. Diese Bedingung ist, wie oft betont worden, für den deutschen Schiffbau von größter Wichtigkeit geworden, denn durch sie wurden die deutschen Werften zum ersten Male vor größere Aufgaben gestellt. Bis dahin fehlte bei den deutschen Reedereien vielfach das nötige Vertrauen, die immerhin noch in den Anfängen steckenden deutschen Werften zu Neubauten großer Ozeandampfer heranzuziehen. Bestätigt wird dies durch die Tatsache, daß bis um die Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die größeren deutschen Schiffe fast ausschließlich in England erbaut wurden. Der Stettiner Vulkan zeigte durch seine in jeder Beziehung zufriedenstellend ausgefallenen Neubauten der ihm vom Norddeutschen Lloyd in Auftrag gegebenen Reichspostdampfer, daß er durchaus imstande sei, den an ihn gestellten Anforderungen zu genügen. So wuchs mit der schnell fortschreitenden Leistungsfähigkeit der deutschen Werften bald auch das Vertrauen der Reedereien, so daß es an Aufträgen nun nicht mangelte. Hunderte von Millionen sind im Laufe der Jahre von deutschen Reedereien an deutsche Werften gezahlt worden; das Geld, das früher für Schiffsbauten ans Ausland gezahlt wurde, ist so dem deutschen Nationalvermögen erhalten geblieben. Der Norddeutsche Lloyd hat mit Ausnahme von drei kleinen Frachtdampfern seit 1894 kein einziges Schiff auf ausländischen Werften bauen lassen. So sind die deutschen Reichspostdampferlinien für den deutschen Schiffbau von ganz besonderer Bedeutung geworden.

In welchem Maße sich der Einfluß der Reichspostdampferlinien in wirtschaftlicher Hinsicht, namentlich auf die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Ostasien bezw. Australien geltend gemacht hat, dafür bieten die Ziffern des Fracht- und Personenverkehrs einen guten Maßstab.

Der Gesamtverkehr, ausgehend und heimkehrend, betrug:

Digitized by Google

	Für Ostasien	Für Australien
1886 (ab Juni)	34000 Tonnen	21000 Tonnen
1890	71303 „	38957 „
1895	124214 „	99421 „
1900	299273 „	165227 „
1904	329708 „	198401 „
1910	419497 cbm	205416 cbm
1911	417416 „	192346 „

Der Gesamtpersonenverkehr betrug:

	Für Ostasien	Für Australien
1886 (ab Juni)	3000 Personen	2000 Personen
1890	6793 „	5045 „
1895	10595 „	6181 „
1900	17956 „	11120 „
1904	23338 „	10935 „
1910	28693 „	12801 „
1911	28744 „	17788 „

Aus diesen Ziffern erhellt, daß die Erwartungen, welche s. Zt. auf die Verkehrsentwickelung der Reichslinien gesetzt sind, sich erfüllt haben. Bemerkenwert ist dabei, daß außer den Reichspostdampferlinien noch eine Reihe anderer Linien nach denselben Gebieten entstanden sind, die ebenfalls erfolgreich arbeiten. Von größter Wichtigkeit für das deutsche Wirtschaftsleben ist der Umstand, daß durch die Reichspostdampferlinien die deutschen Handelsniederlassungen im Auslande an allen von diesen Linien angelaufenen Plätzen erheblich zugenommen haben und daß durch die geschaffene Verkehrserleichterung der deutsche Gesamthandel außerordentlich gewonnen hat. Auf weitere Einzelheiten der Entwicklung der Reichpostdampferlinien, die anfangs vierwöchentlich, später, soweit die ostasiatische Linie in Betracht kommt, von Bremen und Hamburg aus vierzehntägig betrieben wurde, einzugehen, würde zu weit führen.

Nur die Zunahme der Tonnage, die auf den Linien im Laufe der Jahre verwendet worden ist, sei hier noch ziffernmäßig dargestellt. Es waren beschäftigt im Jahre

Digitized by Google

	Für Ostasien	Für Australien
1886	15631 Br.-R.-T.	12360 Br.-R.-T.
1890	52066 „	51152 „
1895	74017 „	65574 „
1900	163194 „	95728 „
1905	180343 „	125800 „
1906	203833 „	100856 „
1907	217579 „	120286 „
1908	222914 „	129387 „
1909	229450 „	114546 „
1910	237141 „	115235 „
1911	239148 „	117640 „

Wenn auch der Norddeutsche Lloyd aus guten Gründen davon absah, das 25jährige Bestehen der Reichspostdampferlinien festlich zu begehen, so ging der Jubiläumstag doch nicht unbemerkt vorüber. Der Staatssekretär des Innern, Exzellenz Delbrück, und der Staatssekretär des Reichspostamts, Exzellenz Kraetke, benutzten die Gelegenheit, dem Norddeutschen Lloyd ihre Glückwünsche zu übermitteln. Vom Staatssekretär des Innern ging folgendes Schreiben ein:

»Am 30. Juni 1886 wurde durch die Abfahrt des Lloyddampfers »Oder« nach Ostasien die auf Grund des Gesetzes vom 6. April 1885 eingerichtete Reichspostdampferlinie feierlich eröffnet. Bei der 25jährigen Wiederkehr dieses Tages gedenke ich mit Dank und Anerkennung der Umsicht und Tatkraft, mit welcher es der Norddeutsche Lloyd verstanden hat, in Gemeinschaft mit der Reichsverwaltung das neue Unternehmen aus seinen Anfängen über viele Schwierigkeiten hinweg zu einer glänzenden, dem fremdländischen Wettbewerb in jeder Beziehung gewachsenen Einrichtung des deutschen Wirtschaftslebens auszubauen. Ich hoffe, daß auch die weiteren Jahrzehnte die Erfolge des gemeinschaftlichen Unternehmens zum Nutzen des deutschen Handels und der deutschen Industrie mehren werden.

gez. Delbrück.«

Digitized by Google

Der Staatssekretär des Reichspostamts, Exzellenz Kraetke, telegraphierte dem Norddeutschen Lloyd wie folgt:

»Bei der Wiederkehr des Tages, an dem vor 25 Jahren der Reichspostdampfer »Oder« auf der ersten Fahrt nach Ostasien die Wesermündung verlassen hat, ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen meine herzlichsten Glückwünsche und meine aufrichtige Freude darüber auszusprechen, daß die an die Einrichtung der Reichspostdampferlinien geknüpften Erwartungen sich dank der kraftvollen und zielbewußten Leitung des Norddeutschen Lloyd erfüllt haben. Möchten den stolzen Lloydschiffen auf der Fahrt nach dem fernen Osten künftighin nur glückliche Reisen beschieden sein und die Erfolge der Reichspostdampferlinien sich ferner mehren zum Ruhme der deutschen Schiffahrt und zum Segen unseres deutschen Vaterlandes.

gez. Kraetke.«

Unter den europäischen Anlaufhäfen der Reichspostdampferlinien nimmt Antwerpen zweifellos die hervorragendste Stelle ein. In dem Reichspostdampfervertrage für die Ausgestaltung des Fahrplans der Dampfer war seinerzeit das Anlaufen eines holländischen oder belgischen Hafens vorgesehen. Wenn die Wahl damals unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden wirtschaftlichen Gesichtspunkte auf Antwerpen fiel, so sind die darauf gesetzten Erwartungen nach jeder Richtung hin erfüllt worden. Welche große Tragweite der Reichspostdampferdienst auch für die Stadt Antwerpen gewonnen hat, geht schon aus einem Vergleich der Ziffern über die auf den Reichspostdampferlinien beschäftigte Tonnage hervor. Während im Jahre 1886 9 Dampfer mit zusammen 27991 Br.-Reg.-Tons auf diesen Linien eingestellt waren, weisen dieselben heute einen Gesamtbestand von 39 Dampfern mit insgesamt 339318 Br.-Reg.-Tons auf, der Tonnengehalt der Schiffe hat sich also innerhalb der verflossenen 25 Jahre mehr als verzwölffacht.

Digitized by Google

Die Bedeutung Antwerpens als Anlaufhafen der Reichspostdampfer und einer Reihe anderer Linien des Norddeutschen Lloyd veranlaßte den Generalvertreter des Norddeutschen Lloyd für Belgien, Herrn Generalkonsul von Bary, seine Geschäftsfreunde zu einer größeren Feier am 16. Dezember 1911 nach Antwerpen einzuladen. Das glänzende Fest vereinigte etwa 800 Personen, unter denen sich Vertreter des Königs Albert, der belgische Ministerpräsident und der Minister des Auswärtigen, der deutsche Botschafter Exzellenz von Flotow, Vertreter aller mit Handel und Schiffahrt in Verbindung stehenden belgischen Behörden, Vertreter des Aufsichtsrats und Vorstandes des Norddeutschen Lloyd, sowie die hervorragendsten Kaufleute Belgiens befanden. Der Charakter des Festes, das in den prächtig geschmückten Räumen der Société Royale de Zoologie stattfand, ließ erkennen, in welchem Ansehen der Norddeutsche Lloyd, der in der alten weitbekannten Firma von Bary & Co. eine hervorragende und einflußreiche Vertretung hat, in Belgien steht. Die Feier legte aber auch Zeugnis ab von der Großzügigkeit, mit welcher die belgische Regierung seit der Öffnung der Schelde Schiffahrtspolitik treibt. Bemerkenswert ist, was der belgische Ministerpräsident Baron von Broqueville in einer längeren Rede ausführte. Er sagte u. a.:

»Der Jahrestag, welchen der Norddeutsche Lloyd feiert, stellt ein Ereignis dar, demgegenüber wir uns nicht gleichgültig verhalten können. Ist nicht das Blühen und Gedeihen unserer Handelsmetropole auf das engste mit der Entwicklung der Schiffahrtslinien verbunden, welche diesen Hafen regelmäßig anlaufen? Müssen wir nicht unter diesen Linien an erster Stelle die mächtige bremische Gesellschaft nennen, deren gewaltigen Schiffe den großen Schiffahrtsstraßen folgen, welche zu den reichen Stapelplätzen des fernen Ostens und Australiens führen? Auf den Norddeutschen Lloyd entfällt mehr als $^1/_{12}$ der Gesamttonnage des Antwerpener Hafens. Die Bedeutung, welche diese Gesellschaft für

Digitized by Google

unser Land gewonnen hat, beweist, wie gut der Lloyd beraten war, als er am 1. Mai 1886 mit dem belgischen Staate den Vertrag schloß, durch welchen Antwerpen zum Anlaufhafen seiner Schiffe bestimmt wurde. Dank dem dichten Netz von Eisenbahnen und schiffbaren Wasserstraßen, welche Antwerpen mit den Industriezentren Belgiens und der Nachbarländer verbinden, konnte der Norddeutsche Lloyd sicher sein, bei uns überreichlich Schiffsfrachten zu finden. So begegneten sich unsere gegenseitigen Interessen und gaben ein neues Beispiel von der Solidarität, welche die Völker in ihren wirtschaftlichen Beziehungen vereinigt.

Es sei mir gestattet, an der Hand von Ziffern Ihnen zu sagen, daß die Zahl der Schiffe des Norddeutschen Lloyd, welche den Hafen von Antwerpen anlaufen, von 70 im Jahre 1885 auf 238 im Jahre 1910 gestiegen ist. Sie hat sich demnach also verdreifacht. Noch mehr in die Augen fallend ist die Tatsache, daß die Tonnage dieser Schiffe von rund 100000 Tonnen auf 1067000 Tonnen im Jahre 1910 gestiegen ist, sich also verzehnfacht hat. (Es handelt sich hier um die Schiffe aller Antwerpen berührenden Linien, also auch der südamerikanischen und der australischen Frachtdampfer des Norddeutschen Lloyd.) Ein weiterer Fortschritt wird nicht ausbleiben, denn der Hafen von Antwerpen rüstet sich mehr als je, die Hoffnungen, welche der Norddeutsche Lloyd auf ihn als Anlaufhafen gesetzt hat, zu rechtfertigen.« — Des weiteren machte der Ministerpräsident Mitteilung von dem neuen Projekt zur weiteren Ausgestaltung der Antwerpener Schiffahrtsanlagen in Verbindung mit der Regulierung der Schelde, einem Projekt, das von den gesetzgebenden Körperschaften Belgiens inzwischen genehmigt ist.

Die Feier trug in ihrer ganzen Anlage einen äußerst herzlichen Charakter. Sie bildete nicht nur ein hervorragendes gesellschaftliches Ereignis für Antwerpen, sie war gleichzeitig auch ein bemerkenswertes Ereignis in der Geschichte des Deutschtums in Belgien.

Digitized by Google

DER NORDDEUTSCHE LLOYD IM JAHRE 1911.

Allgemeine Geschäftslage.

Das Ergebnis des Jahres 1911 bedeutet für unser Unternehmen einen erfreulichen weiteren Fortschritt der inneren Erstarkung.

Eine beträchtliche Besserung des nordamerikanischen Frachtverkehrs und des Südamerika- und Australgeschäfts, sowie Mehrerträgnisse unserer Beteiligungen und allmählicher Fortfall der Schuldenzinsen, — das sind trotz eines nicht unerheblichen Ausfalles im Personenverkehr mit Nordamerika in kurzen Worten die Momente, die das Ergebnis des Berichtsjahres zu einem für uns günstigen gestaltet haben. Ungleiche Ergebnisse der Ernten in den einzelnen Erdteilen, ferner die immer weiter ausgreifende Aufschließung neuer Landgebiete und schnell fortschreitende Aufnahmefähigkeit in den Hauptproduktionsländern der Erde hatten einen außerordentlich starken Güterverkehr zur Folge, der große Ansprüche an die vorhandene Tonnage stellte und auf fast allen Märkten zu einem kräftigen Anziehen der Raten führte. Unsere Frachtdampferflotte fand daher volle und lohnende Beschäftigung, und auf verschiedenen Linien mußten in größerem Umfange Charterdampfer zur Bewältigung des Verkehrs herangezogen werden.

Das Gesamtergebnis stellt einen Betriebsüberschuß dar im Betrag von Mk. 41543713,40. Hiervon sind abzusetzen: Unkosten etc. Mk. 3567137.20, Anleihezinsen Mk. 3111000.—, Umbauten und außergewöhnliche Reparaturen Mk. 4500257.05, Viertes Fünftel der Kosten der 1908er Anleihe Mk. 195054.—, Überweisung an den Versicherungs-Fonds Mk. 1563175.50, Überweisung an den Assekuranz - Reserve - Fonds Mk. 25164.05, Ordentliche Abschreibungen Mk. 19167124.15, Außerordentliche Abschreibungen auf

Digitized by Google

Seedampfer Mk. 1500000.—. Den danach verbleibenden Betrag von Mk. 7914351.45 schlagen wir vor, in folgender Weise zu verwenden: 5% Überweisung an den Reservefonds Mk. 395717.55, 5% Dividende Mk. 6250000.—, Tantième an den Aufsichtsrat Mk. 80618.—, Überweisung an den Erneuerungs-Fonds Mk. 900000.—, Überweisung an den Talonsteuer-Fonds Mk. 275000.—, Gewinnvortrag auf das Jahr 1912 Mk. 13015.90.

Wenn wir trotz dieses gegenüber dem Vorjahre wesentlich besseren Ergebnisses vorschlagen, eine nur um 2% erhöhte Dividende auszuschütten und gegen 2¾ Millionen zu Extraabschreibungen und -Rücklagen zu verwenden, so halten wir dies im Interesse unserer weiteren inneren Erstarkung, auf die wir fortgesetzt bedacht sind, für gerechtfertigt. Denn wenn auch im verflossenen Jahre der noch aus 1910 übernommene nicht unerhebliche Rest an Werft- und Bankschulden aus den erzielten Überschüssen gänzlich zur Tilgung gelangt ist, so erheischen doch die unserer Gesellschaft bevorstehenden großen Aufgaben der kommenden Jahre eine rechtzeitige und genügende finanzielle Rüstung.

Die einzelnen Linien.

Entsprechend der starken Zunahme im Außenhandel der Vereinigten Staaten, deren Warenausfuhr zum ersten Male den Wert von 2 Milliarden Dollar übertroffen hat, ist der Frachtverkehr auf unseren sämtlichen Linien nach Nordamerika ein recht lebhafter gewesen. Da jedoch vor allem die industrielle Unternehmungslust infolge des Vorgehens der Regierung gegen die großen Trusts und infolge der zu deren Ungunsten ergangenen gerichtlichen Entscheidungen nicht recht aufkommen konnte, blieb der Passagierverkehr gegen das Vorjahr zurück, in erster Linie naturgemäß der Auswandererverkehr nach drüben. Die verminderte Nachfrage nach neuen Arbeitskräften, daneben auch

Digitized by Google

die Schutzmaßregeln gegen die in Südeuropa herrschende Cholera, ließen den Zwischendecksverkehr auf etwa 65 % des Vorjahres zurückgehen, und auch die aus dem gleichen Grunde stärker einsetzende Rückwanderung nach Europa vermochte den Ausfall nicht annähernd zu decken.

Aus der Entwicklung der ersten beiden Monate des laufenden Jahres läßt sich mit einiger Sicherheit noch nicht entnehmen, daß mit einer anhaltenden Besserung des Zwischendecksgeschäfts zu rechnen sein wird, und da zu der bereits angedeuteten nachteiligen Folge der Trustpolitik der Regierung in diesem Jahre noch die Präsidentschaftswahlen kommen, die erfahrungsgemäß auf die wirtschaftliche Entwickelung der Vereinigten Staaten hemmend einwirken, so dürfte sowohl für das Zwischendecks- wie für das Kajüts-Geschäft das neue Jahr kaum bessere Aussichten eröffnen. Die Aussichten für das Frachtgeschäft bleiben auch für das laufende Jahr bislang noch gut.

Die Ergebnisse der in Gemeinschaft mit anderen befreundeten Gesellschaften betriebenen Kanada-Linie haben sich weiter gebessert.

Die Erträgnisse des Frachtgeschäfts der La Plata-Linie wiesen ausgehend eine Besserung auf, während einkommend Ladungsmangel und niedrige Frachtsätze das ganze Jahr hindurch herrschten. Infolge der immer ungenügender werdenden Hafenverhältnisse in Buenos Aires und der dadurch verursachten weiteren Verzögerung in der Abfertigung der Dampfer sahen sich die Konferenz-Linien genötigt, die Frachtraten ausgehend zu erhöhen, um wenigstens einigermaßen für die dauernd steigenden Betriebskosten entschädigt zu werden.

Die weiter anhaltende Besserung im Frachtgeschäft der Brasil-Linie, die sich infolge der großen Kaffeeverschiffungen einkommend bemerkbar machte, wurde gegen das Ende des Jahres durch eine neue Konkurrenz beinträchtigt.

Digitized by Google

Auch die Kuba-Linie hatte infolge besserer Frachtraten ein günstigeres Ergebnis aufzuweisen. Wegen Mangel an direkter Rückladung nahmen die Dampfer ihren Rückweg über Galveston.

Der Kajüts- und Zwischendecks-Verkehr nach Südamerika hatte eine weitere Besserung zu verzeichnen.

Die Ergebnisse unserer weitverzweigten Verbindungen im Mittelmeer wurden durch das heftige Wiederauftreten der Cholera an vielen Plätzen, sowie durch den im Herbst zum Ausbruch gekommenen Krieg Italiens mit der Türkei recht ungünstig beeinflußt. Insbesondere hatte der Passagierverkehr unter den in fast allen Häfen des Mittelmeeres gegen die Einschleppung der Cholera getroffenen Quarantänemaßregeln zu leiden.

Im Frachtverkehr der Genua-New York-Linie war, vor allem einkommend, ein stärkeres Ladungsangebot zu verzeichnen. Dagegen erfuhr der Passagierverkehr infolge der geschilderten Verhältnisse einen beträchtlichen Rückgang, der in einer starken Abnahme des Kajütsverkehrs in beiden Richtungen und der italienischen Auswanderung nach den Vereinigten Staaten zum Ausdruck kam. Wie auf den Bremen-Nordamerika-Linien machte sich auch hier im einkommenden Zwischendecksverkehr eine, wenn auch nur geringe Zunahme bemerkbar, aus der wir Nutzen ziehen konnten, weil ein Teil der Amerikadampfer italienischer Nationalität für die Truppentransporte nach Tripolis verwendet wurde.

Der Verkehr der Alexandrien-Linien hatte naturgemäß ganz besonders unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden, trotzdem die heutigen Hotel- und Sanitätsverhältnisse in Ägypten ebenso wie in anderen vielbesuchten Mittelmeergebieten im allgemeinen so ausgezeichnet sind, daß man nicht von einer Gefahr für das internationale Reisepublikum sprechen kann, wenn hier und da Fälle ansteckender Krankheiten selbst in größerer Zahl einmal auftreten.

Digitized by Google

Die Neueinstellung des Dampfers »Prinz-Regent Luitpold« in den Alexandrien-Dienst hat sich bewährt, ebenso die im Laufe des letzten Jahres getroffene Ausgestaltung dieses Dienstes. Danach fährt jetzt Dampfer »Prinz-Regent Luitpold« 14tägig direkt zwischen Marseille und Alexandrien, wodurch eine überaus schnelle $4^1/_2$- bis 5tägige Verbindung zwischen Paris bezw. London und Ägypten hergestellt ist. Im Herbst wurde ferner durch Dampfer »Prinz Heinrich« ein neuer, gleichfalls 14tägiger Dienst von Genua aus über Neapel nach Alexandrien aufgenommen, der im Laufe dieses Frühjahres durch Anlaufen von Korfu auf der Ausreise erweitert worden ist. Ebenfalls im Herbst wurde durch den Dampfer »Schleswig« eine neue Verbindung von Marseille nach Alexandrien mit Anlaufen von Tunis (Biserta), ausgehend wie heimkommend, geschaffen, die jedoch infolge des italienisch-türkischen Krieges zurzeit unterbrochen werden mußte.

Von unseren Mittelmeer-Linien ist durch die Ungunst der Verhältnisse am meisten der Verkehr auf der Mittelmeer-Levante-Linie in Mitleidenschaft gezogen worden, da infolge der in den zahlreichen Anlaufhäfen dieser Linie getroffenen Quarantänemaßregeln das Einhalten des Fahrplans nicht oder nur unter unverhältnismäßigen Schwierigkeiten und Kosten möglich war.

Um den Verlust auf dieser Linie zu verringern, haben wir jetzt den Dampfer »Stambul« aus der Fahrt herausgenommen, so daß vorläufig mit den beiden Dampfern »Therapia« und »Skutari« ein regelmäßiger dreiwöchentlicher Dienst von Marseille aus, ohne Anlaufen von Barcelona und Batum, aufrecht erhalten wird.

Der Verkehr auf der Reichspostdampferlinie nach Ostasien war befriedigend.

Im Frachtgeschäft herrschte ausgehend in der ersten Hälfte des Berichtsjahres infolge der vor Inkrafttreten des neuen japanischen Handelsvertrages

Digitized by Google

außerordentlich starken Einfuhr ein recht lebhafter Verkehr. Nach der Mitte Juli erfolgten Einführung des neuen Zolltarifs trat jedoch ein Rückschlag ein, der sich um so fühlbarer bemerkbar machte, als kurz darauf Unruhen in China ausbrachen, die auch für den Rest des Jahres das Frachtgeschäft ungünstig beeinflußt haben. Die der allgemeinen Marktlage entsprechende Aufbesserung der Frachtraten blieb infolge einer im ausgehenden Verkehr bestehenden Konkurrenz auf das einkommende Geschäft beschränkt. Der Passagierverkehr bewegte sich auf dieser Linie annähernd in den Grenzen des Vorjahres.

Das Anlaufen von Tsingtau ist für die Entwicklung des Pachtgebiets von, wie wir hoffen, steigender Bedeutung. Die Haupt-Einfuhr- und Ausfuhr-Artikel des Platzes kommen allerdings für Postdampfer fast gar nicht in Frage. Mit Beginn des neuen Geschäftsjahres ist Manila in den Fahrplan der ostasiatischen Reichspostdampfer aufgenommen worden, und zwar wird der Platz zunächst heimkommend während der Hauptreisesaison versuchsweise von vier Dampfern angelaufen werden.

Infolge der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung, der sich Australien auch im verflossenen Jahre erfreute, hat der Frachtverkehr der Reichspostdampfer eine weitere Zunahme erfahren.

Die aus dem gleichen Grunde zunehmende Auswanderung nach Australien hatte gute Besetzung unserer 3. Klasse zur Folge, und veranlaßte uns, einen Extradampfer nur für Auswanderer und Fracht zu expedieren. Ebenso war der Passagierverkehr in der 1. und 2. Klasse infolge der englischen Krönungsfeierlichkeiten ein lebhafter.

Demgegenüber haben die Unkosten in den australischen Häfen infolge der stetig steigenden Lohnansprüche der dortigen Hafenarbeiter eine höchst unerfreuliche Vermehrung erfahren, ohne daß angesichts der dort herr-

Digitized by Google

schenden politischen Verhältnisse ein Ende hierin abzusehen ist.

Der Entwurf des australischen Schiffahrtsgesetzes, dessen Wirkung auf unseren Passagierverkehr wir im letzten Bericht erwähnten, ist anläßlich der zweiten Lesung im Oberhause durch Annahme eines Zusatzes noch verschärft worden, so daß, wenn der Entwurf in dieser abgeänderten Form Gesetz wird, wir von der Küstenpassagierfahrt ausgeschlossen sein werden, die dann allein den englischen oder von Australien subventionierten Reedereien vorbehalten bliebe. Wir haben deshalb mit Unterstützung der Handelskammer erneute Vorstellungen bei der Reichsregierung gegen diese Politik einer britischen Kolonie erhoben.

Die Ergebnisse der australischen Frachtdampferlinie waren befriedigend. Dem steigenden Ladungsangebot wurde durch Vermehrung der Abfahrten Rechnung getragen, so daß nunmehr ein 14tägiger Dienst besteht, der zum Teil eine neue direkte Verbindung nach Melbourne, Sydney, Newcastle und Brisbane bietet.

Die Erträgnisse der Reichspostdampferlinie von Australien nach Japan haben sich infolge der zunehmenden Ausfuhr in Landesprodukten von Deutsch-Neu-Guinea langsam weiter entwickelt. Mit Beginn des neuen Jahres haben wir auch Maronn (Hermits-Inseln) als Anlaufhafen aufgenommen.

Der Verkehr, der auf dieser erst seit 1909 bestehenden Reichspostdampferlinie Singapore-Neu-Guinea achtwöchentlich und in unmittelbarem Anschluß an die Hauptdampfer der ostasiatischen Linie von Singapore aus durch unseren Dampfer »Manila« aufrechterhalten wird, hat sich hauptsächlich infolge der starken Kopra-Ausfuhr von Deutsch-Neu-Guinea gehoben.

Die Ergebnisse der sämtlichen Linien der indisch-chinesischen Küstenfahrt gestalteten sich infolge des

Digitized by Google

günstigen Frachtenmarktes befriedigender. Auf der Bangkok-Fahrt haben wir noch der im Vorbericht erwähnten chinesischen Konkurrenz zu begegnen. Nach Durchführung der Einschränkung auf der Celebes-Molukken-Fahrt wird jetzt ein vierwöchentlicher Dienst aufrecht erhalten. Die Borneo-Linien ergaben befriedigende Resultate. Nachdem die direkte Fahrt Singapore—Süd-Philippinen eingestellt ist, lassen wir die hauptsächlichsten Häfen der Süd-Philippinen durch einen unserer Borneo-Dampfer bedienen. Die Straits-Sumatra-Linien behielten ihre Bedeutung vor allem für den Durchfrachtverkehr in Verbindung mit den Reichspostdampfern der ostasiatischen Hauptlinie.

Die Yangtse-Fahrt wird jetzt, nachdem ein Dampfer (»Mei Shun«) im letzten Sommer durch Brand zerstört und ein weiterer Dampfer (»Mei Yu«) in nutzbringender Charter beschäftigt ist, mit zwei Dampfern (»Mei Lee« und »Meih Dah«) betrieben. Der Verkehr der Dampfer auf dem Yangtse war durch die chinesischen Unruhen zeitweise unterbrochen, doch ist irgendein Schaden an unserem schwimmenden Material, an Hulks, Pontons usw. nicht entstanden.

Die Kaukasus-Fahrt unseres Dampfers »Schleswig« sowie die Spitzbergen-Fahrt unseres Dampfers »Großer Kurfürst« verliefen bei guter Beteiligung und schönem Wetter zur Zufriedenheit aller Teilnehmer. Der große Anklang, den das interessante und ganz neue Programm der beiden Reisen gefunden hat, hat uns veranlaßt, auch für dieses Jahr wieder zwei Lloydreisen, und zwar die Kaukasus-Fahrt vom 28. April bis 29. Mai und die Polar-Fahrt, die dieses Mal auch Island einschließt, vom 18. Juli bis 15. August mit den Doppelschraubendampfern »Schleswig« bezw. »Großer Kurfürst« zu wiederholen.

Um dem von uns vor einer Reihe von Jahren geschaffenen System der Lloyd-Reise-Schecks, das bisher nur Schecks in Mark (Reise-Schecks) und in Dollar

Digitized by Google

(Traveller Checks) vorsah, eine weitere Verbreitung zu sichern, haben wir auch Schecks in Pfund Sterling (Circular Notes) und in Francs (Mandats de Voyage) eingeführt, so daß nunmehr zur Bequemlichkeit unserer Reisenden ein über alle Erdteile gültiges Mittel für eine einfache und billige Geldbeschaffung vorhanden ist. Auch die von uns ausgegebenen Weltkreditbriefe, die bei allen unseren Agenturen und einer Reihe von Banken honoriert werden, erfreuen sich steigender Beliebtheit.

Der Nordseebäder-Verkehr war infolge der günstigen Witterungsverhältnisse des letzten Sommers ein recht lebhafter.

Die Schleppschiffahrt zwischen Bremen, Bremerhaven und Hamburg hat sich dem lebhaften Frachtverkehr entsprechend gestaltet, wenn auch die Steigerung der Unkosten sich bemerkbar machte.

Der Gewinn aus unserem Assekuranzgeschäft hat sich im verflossenen Jahre günstig weiterentwickelt.

Wie schon erwähnt, wurde der Dampfer »Mei Shun« durch Feuer völlig zerstört, während er im Dock in Shanghai lag. Der Schaden war durch Versicherung in fremder Rechnung voll gedeckt. Außer diesem Totalverlust ereigneten sich mehrere Havarien.

Unsere beiden Schulschiffe »Herzogin Sophie Charlotte« und »Herzogin Cecilie« traten im letzten Jahre mit 40 neu eingestellten Zöglingen an Bord ihre Übungsreisen nach Valparaiso und Honolulu an, von wo sie nach Australien versegelten. Von dort hat die »Herzogin Sophie Charlotte« bereits die Heimreise nach Europa angetreten, wohin ihr die »Herzogin Cecilie« binnen kurzem folgen wird.

24 Zöglinge des ältesten Jahrganges konnten die Schulschiffe verlassen, um das letzte Jahr ihrer Ausbildung auf unseren Dampfern zurückzulegen. — Auf Wunsch der chilenischen Marineverwaltung sind in Valparaiso auf der »Herzogin Sophie Charlotte« drei Chilenen als Zöglinge eingestellt worden.

Digitized by Google

Beteiligungen.

Die Erträgnisse aus unseren Beteiligungen an verschiedenen Schiffahrts- und industriellen Unternehmungen haben infolge der günstigeren allgemeinen Wirtschaftslage und des allmählichen Eintretens der meisten der uns befreundeten Werke in den vollen Betrieb eine erfreuliche Steigerung gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Die Ergebnisse werden sämtlich erst dem laufenden Geschäftsjahre zugute kommen.

Im einzelnen ist zu bemerken, daß die Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik, deren Hauptbeteiligte wir sind, in eine Aktien-Gesellschaft unter der neuen Firma »Atlas-Werke« umgewandelt worden ist. Das in guter Entwicklung befindliche Werk wird bereits für das abgelaufene Jahr eine angemessene Dividende zur Verteilung bringen können. Auf unsere Beteiligungen an der Norddeutschen Hütte und der Norddeutschen Automobil- & Motoren-Fabrik haben wir die aus der Gewinn- und Verlust-Rechnung ersichtliche Abschreibung von Mk. 557000.— in Rücksicht auf die im Laufe des Berichtsjahres bei beiden Gesellschaften erfolgten finanziellen Maßnahmen vorgenommen; es steht zu hoffen, daß diese Unternehmen nunmehr soweit gefestigt sind, daß in absehbarer Zeit mit einer Verzinsung gerechnet werden kann. Auf unsere Beteiligung an der Gewerkschaft Emscher-Lippe, die sich in günstiger Weise weiterentwickelt hat, wird für das Jahr 1911 die erste Ausbeute zur Ausschüttung gelangen. Die Steigerung des Aktivpostens »Aktien fremder Schiffahrtsgesellschaften« erklärt sich aus der Erhöhung unserer Beteiligung an der Roland- und der Hamburg-Bremer Afrika-Linie gelegentlich der im letzten Jahre bei beiden Gesellschaften vorgenommenen Kapitalsvermehrungen.

Abschluß.

Nachstehend geben wir die Hauptziffern des Abschlusses im Vergleich mit denjenigen der beiden Vorjahre. Die Beträge verstehen sich in tausend Mark.

Digitized by Google

Gewinne:	1909	1910	1911
Vortrag	—	—	7
Transatlantische Linien, Nordseefahrt, Flußbetrieb, Assekuranz	23526	27636	28472
Reichspostdampfer-Linien	4257	5283	6905
Nebenbetriebe, Beteiligungen, Zinsen	1613	1588	2251
Prämienüberschüsse der Selbstversicherung	3503	3644	3908
	32899	38151	41542

Ausgaben:	1909	1910	1911
Unkosten, Steuern usw.	3218	3661	3567
Anleihezinsen	3239	3175	3111
Konto-Korrent-Zinsen	866	79	—
Außergewöhnl. Reparaturen, Umbauten	3877	4768	4500
Anleihe Negoziierung	195	195	196
Abschreibungen auf Seeschiffe	16820	16720	18192
Abschreibungen auf Beteiligungen an dritten Unternehmungen	2216	1939	557
Sonstige Abschreibungen	997	1780	1918
Überweisung an Versicherungsfonds	1401	1458	1563
Überweisung an Assekuranz-Reservefonds	—	—	25
	32829	33775	33629

Überschuß zu folgender Verwendung:	1909	1910	1911
Reservefonds	—	219	396
Dividende (0, 3, 5%)	—	3750	6250
Erneuerungsfonds	—	300	900
Talonsteuerfonds	70	100	275
Tantieme an Aufsichtsrat	—	—	80
Vortrag	—	7	13
	70	4376	7914

Aus der Bilanz per 31. Dezember:

Aktiva:	1909	1910	1911
119 Seedampfer, 2 Schulschiffe	198330	182507	167056
32 Flußdampfer, 178 Leichter usw.	4596	4201	3919
Hilfsfahrzeuge in ausländischen Häfen	2938	2595	2260
Grund, Gebäude in Bremen	6049	6909	6620
Grund, Gebäude in Bremerhaven	2073	1888	1791
Grund, Gebäude im Auslande	724	705	572
Waren u. Kohlen (Bremen, Bremerhaven)	2481	2145	2299
Materialien, Reserveteile (Bremerhaven)	5103	5129	4723
Kohlen, Materialien (Ausland)	577	533	556
Beteiligungen an dritten Unternehmungen (einschl. Pier Hoboken, Emscher Lippe)	28165	32541	31107
Staats- und Wertpapiere, Aktien fremder Schiffahrtsgesellschaften	15470	14622	17425
Debitoren und Anzahlungen auf Dampfer-Neubauten	16724	15279	17065
Kasse und Bankguthaben	320	218	1053

Digitized by Google

Passiva:	1909	1910	1911
Aktienkapital	125000	125000	125000
Anleihen	74437	72800	71250
Reservefonds	—	219	614
Erneuerungsfonds	—	300	1200
Assekuranz-Reserve	52	72	97
Versicherungsfonds	17301	18171	18862
Schiffbaugelder	19339	8000	—
Tratten (Agenten, Lieferanten)	1966	2051	1454
Kreditoren	36211	28404	19533
Interne Abrechnungskonten (einschließlich vorausbezahlte Passagen)	8083	8910	10919

Über die Geschäftslage im laufenden Jahre

machte Herr Direktor Heineken in der ordentlichen Generalversammlung am 3. April 1912 folgende Mitteilungen:

»Der Verlauf der ersten drei Monate des neuen Geschäftsjahres ist ein in jeder Beziehung günstiger gewesen; der Aufschwung, den Handel und Schiffahrt im letzten Jahre genommen haben, hat weiter angehalten, und erfreulicherweise sind keinerlei Anzeichen einer Abschwächung bemerkbar. — Der Zwischendecksverkehr nach und von Nordamerika hat zeitweilig so zugenommen, daß wir zur Bewältigung desselben verschiedene Extradampfer expedieren konnten, und da gleichzeitig nach wie vor ein lebhafter Güteraustausch stattfindet, sind unsere Schiffe lohnend beschäftigt. — Die Kohlenstreiks in Deutschland und England haben naturgemäß Mehrausgaben für die Kohlenversorgung unserer Dampfer zur Folge gehabt, die auch nach Beendigung der Streiks noch eine Zeitlang andauern werden. Wir sind aber nicht erheblich dadurch betroffen, da wir rechtzeitig in unserem Heimatshafen für einen größeren Kohlenvorrat zu früheren billigen Preisen gesorgt hatten, während die Mehrkosten in den auswärtigen Häfen durch eine Erhöhung der Frachtraten zum Teil ausgeglichen werden, die wir gemeinschaftlich mit den uns befreundeten in- und ausländischen Reedereien eintreten lassen mußten. — Die Betriebsergebnisse des ersten Quartals dieses

Digitized by Google

Jahres übersteigen erheblich diejenigen des gleichen Zeitraumes im Vorjahre. Wenn wir im letzten Jahre trotz des günstigen Geschäftsganges nur eine Dividende von 5 Prozent zur Verteilung gebracht haben, so wird man daraus den Schluß ziehen können, daß die Verwaltung durch eine vorsichtige Bilanzierung und durch stille Reserven für die Zukunft vorgesorgt hat. Ohne optimistisch zu sein, glaube ich daher die Aussichten für das laufende Jahr als gut ansehen zu dürfen. Eine Kapitalserhöhung ist, das möchte ich bei dieser Gelegenheit nochmals ausdrücklich hervorheben, nicht beabsichtigt und auch nicht erforderlich, da wir für die bereits bestellten und weiter in Aussicht stehenden Neubauten mit unseren eigenen Mitteln ausreichen.«

Digitized by Google

DIE FLOTTE DES NORDDEUTSCHEN LLOYD.

Zu allen Zeiten ist der Norddeutsche Lloyd bemüht gewesen, seine Schiffe nicht nur durch tadellose Instandhaltung, sondern auch durch zeitgemäße Neuerungen in jeder Beziehung auf der Höhe der Zeit zu erhalten und ihre Einrichtungen, wo es sich als nötig erwies, modernen Anforderungen entsprechend zu gestalten. Auch im Jahre 1911 sind umfangreiche Umbauten auf einer Reihe von Dampfern teils durchgeführt, teils in Angriff genommen worden. Hatte schon das letzte Jahr dem »Kaiser Wilhelm II.« und der »Kronprinzessin Cecilie« eine sehr erwünschte Annehmlichkeit durch den Einbau von Schiebefenstern an den Außenseiten des oberen Promenadendecks sowie eine große Bequemlichkeit durch die Herstellung von Personenaufzügen durch die verschiedenen Decks gebracht, so ist auch im letzten Winter ein großer Fortschritt in der Entwicklung eingetreten dadurch, daß die Einrichtungen für die Passagiere 1. Klasse einer umfassenden Modernisierung unterzogen worden sind. Es handelt sich in der Hauptsache um die Schaffung großer Kammern, deren Ausstattung dem Geschmack und den Anforderungen der Neuzeit entspricht. Dies ist durch die Abschaffung der Unter- und Oberkojen erzielt, an deren Stelle moderne Metallbetten Verwendung gefunden haben. Die Größe der Kammern erlaubt es trotzdem in den meisten Fällen, auf das beliebte Sofabett nicht verzichten zu müssen. Die Korbsessel, die auf Vorplätzen und in den Rauchsalons allgemeine Beliebtheit sich erworben haben, finden auch in verschiedenen Kammern Verwendung. Besonderer Wert ist auch auf die Schaffung großer bequemer Kleiderschränke gelegt; kurz, es sind alle Einrichtungen so getroffen, daß der vornehme Eindruck und die behagliche Eleganz solcher prachtvollen Wohnung

Digitized by Google

womöglich noch erhöht wird und die gesamte Kabinenausstattung das Gepräge eines ganz neuen Schiffes erhält.

Die allmähliche Einführung einer besonderen III. Klasse in Kammern, wie sie bereits auf den Reichspostdampfern, dem Dampfer »George Washington« und einigen anderen Dampfern besteht, ist für sämtliche Schiffe, die für die amerikanische Auswanderung in Frage kommen, in Aussicht genommen worden. Auf mehreren Dampfern der New York-Mittelmeerfahrt sind vor allem für Zwischendecker große Promenadendecks und sonstige geschützte Aufenthaltsräume geschaffen worden. Auf den meisten Reichspostdampfern ist das Speisen an einzelnen runden Tischen bereits eingeführt, binnen kurzem wird es auf sämtliche übrigen ausgedehnt sein.

Frachtdampfer »Holstein«, der bisher an die Roland-Linie für die Westküstenfahrt verchartert war, wurde von der Bauwerft, der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, käuflich übernommen.

Verkauft sind im Jahre 1911 die Dampfer »Darmstadt«, »Oldenburg«, »Roland«, »Tringganu«, »Bangkok«, »Korat« und »Shantung«, während im Frühjahr 1912 die Dampfer »Heidelberg«, »Wittenberg«, »Stambul« und »Mainz« aus der Lloydflotte ausgeschieden sind.

An Neubauten sind im Laufe des Jahres 1911 zunächst vier Doppelschraubendampfer von je etwa 8500 Brutto-Reg.-Tons in Auftrag gegeben, die entsprechend einer ihnen allen gemeinschaftlichen Namensbezeichnung die »Sierra«-Klasse bilden werden. Die Dampfer, welche die Namen »Sierra Nevada«, »Sierra Cordoba«, »Sierra Ventana« und »Sierra Salvada« führen werden, sind für den Fracht- und Passagierdienst nach Südamerika bestimmt. Sie werden Ende dieses und Anfang nächsten Jahres zur Ablieferung kommen.

Ferner sind für die Austral-Fahrt im Laufe des Jahres vier Frachtdampfer von je etwa 11 000 Tonnen Tragfähigkeit in Bau gegeben. Von diesen Dampfern

Digitized by Google

hat »Rheinland« im Juni d. Js. seine erste Reise angetreten, während »Elsaß« vom Stapel gelaufen ist. Die Schiffe haben größere Einrichtungen für den Transport von Kühlladung. Um dem Wunsche möglichst schneller Beförderung und Ablieferung der Frachtgüter zu entsprechen, sind die Dampfer mit Maschinen von 4000 Pferdekräften ausgerüstet, die die Entwicklung einer Geschwindigkeit von 12½ Knoten bei beladenem Schiff gewährleisten. Die Fahrt der beiden Schiffe bis Australien wird nur etwa 40 Tage in Anspruch nehmen. Die Dampfer selbst stellen erstklassige Frachtschiffe mit allen Errungenschaften der modernen Schiffbautechnik dar. Nicht weniger als 1700 Kubikmeter des für Ladung verfügbaren Raumes sind für Kühl- und Gefrieranlagen zum Transport von Fleisch und Obst verwendet. Die Schiffe sind für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd unter Spezialaufsicht gebaut. Ganz besondere Sorgfalt ist auf die Lösch- und Ladevorrichtung verwendet worden. Neunzehn Dampfwinden, davon neun besonders leistungsfähige, vermitteln die Bearbeitung der Ladung im Schiff. Sehr zahlreiche Ladebäume, die an zwei Pfahlmasten sowie an vier Paaren von Kranpfosten angebracht sind, ermöglichen ein leichtes und schnelles Bewegen der Güter über und in den zweckentsprechend angelegten Ladeluken. Alle Ladebäume sind für ein Gewicht von 5000 Kilogramm geprüft, doch befinden sich am Fockmast noch zwei Bäume mit einer Tragfähigkeit von 10000 Kilogramm und einer mit einer solchen von 30000 Kilogramm. Als besonderer Fortschritt in der Einrichtung dieser Dampfer verdient die Anlage einer Station für drahtlose Telegraphie nach dem System Telefunken erwähnt zu werden.

Endlich ist der Firma F. Schichau in Danzig ein großer Passagier- und Frachtdampfer für die New Yorker Fahrt zum Bau übertragen worden. Das Schiff soll den Namen »Columbus« tragen, einen verbesserten und bedeutend vergrößerten Typ des Dampfers »George Washington« darstellen und in allen Klassen mit den

Digitized by Google

neuesten und modernsten Einrichtungen versehen werden. Es erhält eine Länge von 775 Fuß; sein Raumgehalt wird 35000 Brutto-Reg.-Tons, gegen 722 Fuß, 25570 Brutto-Reg.-Tons des »George Washington«, betragen. Er wird imstande sein, im ganzen ca. 3700 Personen zu befördern, darunter 500 Personen in erster, 500 in zweiter, 600 in dritter und 1400 in vierter Klasse. Die Besatzung wird rund 700 Köpfe stark sein. Das Schiff erhält, wie alle neueren Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd, Doppelschrauben. Seine Geschwindigkeit wird mindestens 20 Knoten betragen. Die Ablieferung soll im August 1914 erfolgen.

Die Flotte des Norddeutschen Lloyd bestand um die Mitte des Jahres 1912 aus 465 Fahrzeugen mit einem Gesamt-Raumgehalt von 825801 Brutto-Reg.-Tons und einer Maschinenstärke von 611124 Pferdekräften. Darunter befinden sich einschließlich der im Bau befindlichen Dampfer für den La-Plata-Dienst sowie für die australische Frachtdampferlinie und des großen transatlantischen Dampfers »Columbus« 125 Seedampfer mit 752442 Brutto-Reg.-Tons Raumgehalt und 594300 Pferdekräften, ferner zwei Schulschiffe, 66 Nordsee-, Flußdampfer und Barkassen, 7 Dampfleichter in Ostasien, 248 Leichter und Kohlenprähme im In- und Auslande, einschließlich der im Bau befindlichen, sowie 17 Spezialfahrzeuge im In- und Auslande.

Der Anschaffungswert von 119 im März 1912 vorhandenen Seedampfern und 2 Schulschiffen betrug 314750600 Mk. Auf diese Schiffe sind bis Ende 1911 im ganzen 147694600 Mk. abgeschrieben, so daß ihr Buchwert Ende 1911 noch 167056000 Mk. betrug. 32 Nordsee- und Flußdampfer, 178 Leichterfahrzeuge etc. des Norddeutschen Lloyd hatten nach der Bilanz Ende 1911 nach Abschreibung von 7805834 Mk. vom Anschaffungswert in Höhe von 11725000 Mk. einen Buchwert von 3919166 Mk., während die Hilfsfahrzeuge in ausländischen Häfen mit 2260511 Mk. zu Buch standen. Der Gesamtbuchwert aller Fahrzeuge

Digitized by Google

des Norddeutschen Lloyd bezifferte sich demnach im März 1912 auf 173235677 Mk.

Der weiteren Ausgestaltung der Sicherheitseinrichtungen an Bord seiner Dampfer hat der Norddeutsche Lloyd auch im letzten Jahre wieder ganz besondere Sorge angedeihen lassen.

Von den Schiffen des Norddeutschen Lloyd sind u. a. jetzt versehen: 27 Dampfer mit Patentschottenschließvorrichtungen, 17 Dampfer mit Feuerlösch- und Desinfektionsapparaten nach dem System Clayton, 66 Dampfer mit Empfangsapparaten für Unterwasserglockensignale, 56 Dampfer mit Apparaten für drahtlose Telegraphie.

Die Passagierdampfer nach Nord- und Süd-Amerika, die Reichspostdampfer nach Ostasien und Australien und die Dampfer der Alexandrien-Linien sind nunmehr sämtlich mit drahtloser Telegraphie ausgerüstet. Die Übernahme der Betriebsführung der drahtlosen Stationen durch die Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. in Berlin hat den daran geknüpften Erwartungen entsprochen.

Die Flotte des Norddeutschen Lloyd besteht z. Zt. aus folgenden Schiffen:

Die mit einem * bezeichneten Dampfer sind Doppelschraubendampfer.

Nr.	Name	Pferdekräfte	Reg.-Tons brutto
	Seedampfer:		
1	*Kronprinzessin Cecilie	45 000	19 503
2	*Kaiser Wilhelm II.	45 000	19 361
3	*Kronprinz Wilhelm	35 000	14 908
4	*Kaiser Wilhelm der Große	30 000	14 349
5	*George Washington	21 000	25 570
6	*Berlin	16 000	17 324
7	*Prinz Friedrich Wilhelm	14 500	17 082
8	*Großer Kurfürst	9 000	13 102
9	*Bremen	8 000	11 540
10	*Friedrich der Große	7 000	10 771
11	*Königin Luise	7 000	10 785
12	*Barbarossa	7 200	10 984

Digitized by Google

Nr.	Name	Pferde-kräfte	Reg.-Tons brutto
13	*Rhein	5 500	10 058
14	*Main	5 800	10 058
15	*Neckar	5 500	9 835
16	*Prinzeß Irene	8 000	10 893
17	*Prinzeß Alice	8 000	10 981
18	*König Albert	7 500	10 484
19	*Prinz Ludwig	7 500	9 687
20	*Prinz Eitel Friedrich	7 000	8 797
21	*Derfflinger	6 600	9 144
22	*Lützow	6 600	8 826
23	*Kleist	6 600	8 959
24	*Bülow	6 500	8 965
25	*Yorck	6 500	8 909
26	*Goeben	6 500	8 800
27	*Zieten	6 000	8 021
28	*Seydlitz	6 000	8 008
29	*Gneisenau	6 000	8 185
30	*Roon	6 000	8 174
31	*Scharnhorst	6 000	8 388
32	*Prinz Waldemar	2 200	3 227
33	*Prinz Sigismund	2 200	3 302
34	*Coblenz	1 700	3 130
35	*Wittekind	2 800	5 640
36	*Willehad	2 900	4 761
37	*Schleswig	4 100	6 955
38	*Prinz Heinrich	5 600	6 636
39	*Prinzregent Luitpold	5 600	6 595
40	Therapia	2 300	3 781
41	Skutari	1 400	2 867
42	*Cassel	3 400	7 642
43	*Chemnitz	3 400	7 542
44	*Frankfurt	3 400	7 431
45	*Köln	3 400	7 409
46	*Brandenburg	3 600	7 532
47	*Breslau	3 600	7 524
48	*Hannover	3 200	7 305
49	Coburg	3 300	6 750
50	Eisenach	3 300	6 757
51	Gotha	3 300	6 653
52	Gießen	3 300	6 583
53	Holstein	2 800	4 932
54	Helgoland	2 000	5 666

Digitized by Google

Nr.	Name	Pferde-kräfte	Reg.-Tons brutto
55	Norderney	2 000	5 497
56	Borkum	2 000	5 642
57	Erlangen	2 550	5 285
58	Würzburg	2 200	5 085
59	Bonn	2 000	3 969
60	Halle	2 000	3 960
61	Crefeld	2 000	3 829
62	Aachen	2 000	3 833
63	Rheinland	4 000	6 588
64	Franken	3 200	5 099
65	Schwaben	3 200	5 098
66	Hessen	3 200	5 099
67	Westfalen	3 200	5 122
68	Lothringen	3 200	5 002
69	Thüringen	3 200	4 994
70	Schlesien	2 600	5 536
71	Göttingen	2 700	5 441
72	Greifswald	2 700	5 486
73	Tübingen	2 300	5 586
74	Sigmaringen	2 300	5 710
75	Nixe	1 900	843
76	Najade	1 850	700
77	*Vorwärts	1 000	758
78	*Glückauf	1 000	736
79	*Seeadler	950	532
80	Chow Fa	1 200	1 646
81	Chow Tai	1 200	1 777
82	Devawongse	1 200	1 643
83	Keong Wai	1 200	1 777
84	Loo Sok	1 200	1 604
85	Machew	1 200	1 600
86	Phra Nang	1 200	1 603
87	Wong Koi	1 200	1 777
88	Anghin	1 000	1 613
89	Borneo	1 150	2 168
90	Chiengmai	800	1 815
91	Choising	900	1 657
92	Darvel	1 100	1 508
93	Deli	1 150	1 394
94	Kohsichang	1 000	2 043
95	Kwong Eng	1 000	1 650
96	Locksun	900	1 657

Digitized by Google

Nr.	Name	Pferde-kräfte	Reg.-Tons brutto
97	Malaya	1 200	901
98	Manila	1 000	1 790
99	Marudu	1 100	1 514
100	*Mei Dah	750	1 682
101	*Mei Lee	750	1 682
102	Mei Yu	500	1 430
103	*Natuna	500	764
104	*Nuen Tung	950	1 341
105	Paklat	1 000	1 657
106	Patani	800	1 819
107	Petchaburi	1 300	2 191
108	Pitsanulok	1 100	2 019
109	Pongtong	1 000	1 631
110	Rajaburi	1 100	1 904
111	Rajah	1 000	2 028
112	*Ranee	750	808
113	Samsen	1 000	1 632
114	Sandakan	1 000	1 793
115	Sumatra	350	584
116	Teo Pao	1 000	1 654
117	Tsintau	1 000	1 685
	Zusammen 117 Seedampfer	538 300	663 942
	Im Bau befindlich:		
118	Sierra Cordoba . . . . . ca.	4 000	8 500
119	Sierra Nevada . . . . . „	4 000	8 500
120	Sierra Salvada . . . . . „	4 000	8 500
121	Sierra Ventana . . . . . „	4 000	8 500
122	Elsaß . . . . . „	4 000	6 500
123	Austral. Frachtdampfer . . . . „	4 000	6 500
124	„ „ . . . . „	4 000	6 500
125	Columbus . . . . . „	28 000	35 000
	Zusammen ca.	56 000	88 500
	Schulschiffe:		
126	Herzogin Sophie Charlotte	—	2 591
127	Herzogin Cecilie	—	3 242
	66 Nordsee-, Fluß-Dampfer und Barkassen		
128/193	im In- und Auslande	14 409	6 551

Digitized by Google

Nr.	Name	Pferde-kräfte	Reg.-Tons brutto
	Dampfleichter in Ostasien:		
194	*Ayuthia	380	422
195	*Bankpakong	350	455
196	*Chantaboon	365	421
197	*Meklong	310	438
198	*Menam	350	464
199	*Patriu	350	455
200	*Tacheen	310	440
	248 Leichter und Kohlenprähme		
201/448	im In- und Auslande einschließlich der im Bau befindlichen . . ca.	—	57 788
	17 Spezialfahrzeuge		
449/465	im In- und Auslande	—	92
	Zusammenstellung:		
	117 Seedampfer	538 300	663 942
	8 „ im Bau	56 000	88 500
	66 Nordsee-, Flußdampfer und Barkassen	14 409	6 551
	2 Schulschiffe	—	5 833
	248 Leichterfahrzeuge	—	57 788
	7 Dampfleichter	2 415	3 095
	17 Besondere Fahrzeuge	—	92
	465 Fahrzeuge	611 124	825 801

Digitized by Google

DER TECHNISCHE BETRIEB DES NORDDEUTSCHEN LLOYD IN BREMERHAVEN.

Der Technische Betrieb des Norddeutschen Lloyd, umfassend die großen eigenen Reparaturwerkstätten und den Dockbetrieb in Bremerhaven, hat sich bis zur Gegenwart so ausgewachsen, daß er die Bedeutung eines großen Industriewerkes gewonnen hat. Die Werkstätten wurden bereits im Jahre 1869 gegründet. Der ganze Betrieb umfaßt z. Zt. folgende Hauptabteilungen: Kontore und Betriebsbureaus, Magazine, Kraft- und Lichtzentrale, Maschinenfabrik mit Modelltischlerei und Metallgießerei, mechanische Werkstatt, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Klempnerei und galvanische Werkstatt, Tischlerei, Zimmerei, Segelmacherei, Sattlerei, Malerei, Trockendockbetrieb, Versuchsstation, Feuerlöschwesen.

In den 3 Stockwerke hohen Hauptmagazinen und mehreren Nebenmagazinen werden sämtliche für die Reparatur und Ausrüstung der Flotte des Norddeutschen Lloyd erforderlichen Materialien usw. gelagert. Auf Lager befinden sich u. a. große Quantitäten der verschiedensten Schrauben und Nieten, Kupfer-, Messing- und Eisenwaren, Metallrohre und -bleche, Beleuchtungsartikel, Packungen, Werkzeuge, Möbelbezugstoffe, Teppichläufer, Küchen- und Eßgeschirre für die Zwischendeckspassagiere und die Besatzung der Schiffe. Spezial-Lagerräume sind vorhanden für alle Sorten in- und ausländischer Hölzer, Farben, Tauwerk, Isoliermaterial und Maschinenöl usw. In einem Reservelager werden für jedes Schiff als Reserve: Kurbelwellen, Druckwellen, Schraubenwellen und Schraubenflügel sowie Schraubennaben usw. vorrätig gehalten, um nötigenfalls sofort Ersatz zur Hand zu haben. Der Wert der in den Magazinen lagernden Vorräte beläuft sich auf mehrere Millionen Mark.

Digitized by Google

Zum Betriebe der in den verschiedenen Werkstätten befindlichen Arbeitsmaschinen hatte früher jede dieser Werkstätten ihre besondere Betriebsdampfmaschine mit Kesselanlage. Da ein solcher Betrieb mit vielen Mängeln behaftet und sehr kostspielig ist, wurde im Jahre 1903 eine gemeinsame Kraft- und Lichtzentrale erbaut und der Betrieb in allen Werkstätten elektrisch eingerichtet.

Die Arbeiten in der Abteilung Maschinenfabrik und Modelltischlerei bestehen im wesentlichen darin, im Betrieb abgängig oder reparaturbedürftig gewordene Maschinenteile wieder instand zu setzen bezw. zu erneuern. Etwa erforderliche größere Gußstücke sowie schwere Schmiedestücke werden roh oder vorgearbeitet von auswärts bezogen und in diesen Werkstätten fertiggestellt. Auch das Beziehen von Schraubenwellen mit neuen Büchsen, das Ausgießen von Lagern u. dgl. wird in dieser Abteilung besorgt. In der Werkzeugmacherei werden die für den allgemeinen Gebrauch in der Maschinenwerkstatt sowie an Bord bestimmten Werkzeuge angefertigt und instand gehalten.

Mit der Maschinenfabrik verbunden ist eine Modelltischlerei und Metallgießerei; zum Schmelzen der Metalle sind 6 Tiegelöfen von 150 bis 300 kg Inhalt vorhanden. Beschäftigt sind in diesen Abteilungen ca. 306 Arbeiter und 29 Meister und 7 Vorleute.

Die mechanische Werkstatt wurde ursprünglich nur zu dem Zweck errichtet, Reparaturen oder Veränderungen an den elektrischen Leitungen an Bord der Schiffe vorzunehmen. Im Laufe der Jahre stellte sich noch das Bedürfnis heraus, auch die Reparatur und Kontrolle der Manometer, Hubzähler und Indikatoren dieser Werkstatt zu überweisen. Einen besonderen Fabrikationszweig bildet die Herstellung kleiner elektrischer Ventilatoren, mit welchen fast jedes Passagierzimmer ausgerüstet ist. Das Neubewickeln schadhaft gewordener Dynamoanker gehört zu den ständigen Arbeiten. Vollständig neue Beleuchtungsanlagen an

Digitized by Google

Bord werden dagegen nur in Ausnahmefällen ausgeführt. Es sind 40 verschiedene Arbeitsmaschinen, darunter Drehbänke, Hobel- und Fräsmaschinen, Bohrmaschinen usw., in der mechanischen Werkstatt aufgestellt. Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter beträgt ca. 108 mit 8 und 4 = 12 Meistern und Vorleuten.

Die Abteilung Kesselschmiede führt die Instandhaltungsarbeiten der Kesselanlagen der Dampfer aus; die Zahl der Arbeiter beträgt ca. 93. Die Reinigungsarbeiten, welche zur Konservierung der Dampfkessel und Feuerungsanlagen erforderlich sind, werden mit Hilfe von ca. 124 Mann ausgeführt. Die Herstellung der Mauern in den Feuerungen, die Instandhaltung der mannigfachen mit Fliesen belegten Räumlichkeiten erfordern ein ständiges Personal von 26 Maurern und Arbeitern. Mit der Kesselschmiede verbunden ist der Eisenschiffbau, in welchem je nach Bedarf 132 bis 180 Mann für die Ausführung von Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten am Schiffskörper sowie für Schiffsumbauten nötig sind. Auch Schmiedestücke verschiedenster Art werden in diesen Werkstätten hergestellt, es sind hiermit ca. 83 Schmiede und Schiffsschlosser beschäftigt.

Zur Kupferschmiede gehören folgende Unterabteilungen: 1. Rohrbeizerei und Verzinnerei, 2. Verzinkerei, 3. Bootsreparaturschuppen.

Die Hauptarbeiten bestehen in der Reparatur oder Neuanfertigung an Bord schadhaft gewordener Rohrleitungen aller Art aus Blei, Kupfer oder Eisen, ferner in der Herstellung von Bade- und Klosetteinrichtungen, im Verzinnen von Kondensationsröhren usw. Es sind in diesen Abteilungen 37 Kupferschmiede, 61 Klempner, 7 Dreher, 4 Schlosser, 15 Arbeiter beschäftigt.

In der Klempnerei werden hauptsächlich die kupfernen oder verzinnten Kochgeschirre sowie das Tafelgeschirr aus den Kajüten, soweit dasselbe aus Metall besteht, repariert oder erneuert. Positions-

Digitized by Google

laternen sowie alle übrigen an Bord befindlichen Laternen werden nicht nur repariert, sondern auch neu angefertigt.

An die Klempnerei angeschlossen ist eine galvanische Werkstatt mit Nickel-, Silber- und Goldbädern; hier werden das Tafelgerät und die Bestecke ausgebessert, neu vernickelt, versilbert oder vergoldet; der Verbrauch stellte sich im Jahre 1911 auf ca. 60 kg Silber und 1/4 kg Gold. An Personal sind ca. 83 Mann erforderlich mit 4 Meistern und Vorleuten. Nebenbei sei bemerkt, daß im Jahre 1911 z. B. das Gewicht des in eigener Werkstatt neu angefertigten kupfernen Kochgeschirrs ca. 4000 kg betrug. Die Zahl der hergestellten Laternen verschiedener Art belief sich auf ca. 300, die der Blecheimer auf 1500, ferner Ölkannen und andere aus Blech angefertigte Gefäße in ungezählten Mengen. Die hauptsächlichen Arbeiten der Tischlerei bestehen in der Instandhaltung, Veränderung und Neuanfertigung der Salon- und Kammereinrichtungen, des Mobiliars usw. Die Tischlerei wurde in den letzten Jahren bedeutend vergrößert und mit den modernsten Holzbearbeitungsmaschinen ausgerüstet. Besonders zu erwähnen ist die Einrichtung, welche die bei der Bearbeitung des Holzes abfallenden Späne absaugt und mittels einer Rohrleitung bis vor die Betriebskessel befördert; durch diese Einrichtung wird gleichzeitig eine sehr wirksame Ventilation der Arbeitsräume erreicht und die Feuersgefahr ganz erheblich vermindert.

Beschäftigt sind in der Tischlerei: 1 Obermeister, 15 Meister und Vorleute und ca. 250 Tischler.

Die Zimmerei hat die Reparaturen der Decks, Aufbauten usw. sowie alle übrigen hier in Betracht kommenden Zimmerarbeiten auszuführen. Auch werden durch diese Werkstatt Decks-Aufbauten sowie ganze Decks an Bord neu eingebaut. In der Zimmerei sind beschäftigt 12 und 3 = 15 Meister und Vorleute sowie ca. 182 Zimmerleute.

In der Segelmacherei werden hauptsächlich Sonnensegel, Persenningsegel und Rettungsringe an-

Digitized by Google

gefertigt oder ausgebessert. Das Personal besteht aus 2 und 2 = 4 Meistern und Vorleuten und 37 Segelmachern. 8 Arbeitsmaschinen.

Die Sattlerei befaßt sich mit der Ausbesserung und Neuanfertigung von Bett-, Fenster- und Türvorhängen an Bord, mit dem Legen von Teppichen und Linoleum, sowie mit dem Aufpolstern der Sofas und Stühle. In der Sattlerei werden 1 Obermeister, 3 und 1 = 4 Meister und Vorleute sowie 42 Sattler und 7 Näherinnen beschäftigt.

Für die Instandhaltung der Schiffe sind die Malerarbeiten von großer Bedeutung. Welche Quantitäten von Farbenmaterial verbraucht werden, geht daraus hervor, daß in diesem Betriebe 139 Maler tätig sind mit 1 Obermeister und 7 und 2 = 9 Meistern und Vorleuten. Zu berücksichtigen ist hier, daß die große Zahl der im Auslande stationierten Dampfer hierbei nicht in Frage kommt, und daß das Streichen der Schiffsaußenwände und -böden von Privatunternehmern besorgt wird, welche auch noch durchschnittlich 75 Mann in Arbeit haben. Zur Herstellung der erforderlichen Farben befinden sich in der Malerwerkstatt 10 Farbmühlen.

Feuerlöschwesen. Mit Rücksicht auf die bei einem Brande auf dem Spiele stehenden hohen Wertobjekte ist das gesamte Fabrikterrain mit zwei voneinander getrennten Rohrleitungssystemen für Feuerlöschzwecke versehen. Das eine dieser Systeme von 100 mm Rohrweite ist an eine unter $3^1/_2$ Atmosphären Druck stehende Wasserleitung angeschlossen und speist 10 an verschiedenen Stellen angebrachte Hydranten, von denen ein Teil permanent mit Aufsätzen, Schläuchen und Stahlrohren versehen ist. Innerhalb jeder Werkstatt zweigen sich von dieser Leitung wieder besondere Rohre mit Schlauchverschraubungen ab. Die zweite, eine Hochdruckleitung, steht in Verbindung mit einer Dampf-Automobil-Spritze, welche schon nach Verlauf von 5 Minuten betriebsfähig bezw. mit eigener Kraft zum

Digitized by Google

Ausrücken bereit ist; ihre Leistungsfähigkeit beträgt 3 cbm per Minute bei einem Wasserdruck von 10 Atmosphären. Eine zweite fahrbare kleinere Dampfspritze älterer Konstruktion von ca. $^1/_2$ cbm Leistung per Minute ist außerdem vorhanden. Ferner sind in allen Werkstätten Handfeuerspritzen und Handfeuerlöscher System Schwartz in zahlreicher Menge an leicht zugänglichen Orten aufgestellt, so daß aller Voraussicht nach ein etwa ausbrechender Brand sofort im Entstehen gelöscht werden dürfte. Zum Schlusse sei noch bemerkt, daß außer dem ständigen Arbeiterpersonale der Werkstätten ca. 404 Arbeitsleute beschäftigt werden zum Transport schwerer Maschinenteile innerhalb der Werkstätten, von und an Bord und zu vielen anderen erforderlichen Hilfeleistungen, welche ein solcher Betrieb mit sich bringt. Die Gesamtzahl der zurzeit im Technischen Betriebe beschäftigten Leute beträgt ca. 2232. Hierzu kommt noch das aus 217 Beamten bestehende technische und kaufmännische Personal.

Der Dockbetrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven ist ein ganz außerordentlich reger gewesen. Insgesamt wurden im Jahre 1911 164 Schiffe gedockt, und zwar im Kaiserdock 107 Schiffe mit 944092 Brutto-Register-Tonnen und im alten Dock 57 Schiffe mit zusammen 79157 Brutto-Register-Tonnen.

Digitized by Google

POSTZENTRALE DES NORDDEUTSCHEN LLOYD.

Zur Erzielung einer einheitlichen Behandlung der ausgehenden Post hat der Norddeutsche Lloyd am 1. Mai 1911 eine Postzentrale eingerichtet, die in dem beim Neubau des Verwaltungsgebäudes im Hauptvestibül dafür vorgesehenen Raum, also im Zentrum des ganzen Häuserkomplexes, untergebracht ist.

Während früher jede einzelne Abteilung ihre Briefschaften selbständig expedierte, d. h. kuvertierte, frankierte und durch Boten zur Post besorgte, obliegt jetzt die Expedition der gesamten Postsachen einschl. Drucksachen und Pakete der Postzentrale.

Die Postzentrale ist je nach Bedarf mit zwei bis drei Beamten besetzt und von 8½ Uhr morgens bis 8 Uhr abends ununterbrochen im Betrieb, über dessen Handhabung folgendes von Interesse sein dürfte.

In den einzelnen Abteilungen werden die Briefschaften geordnet, und zwar einmal nach den von der Postzentrale mitgeteilten Sammeladressen, d. h. solchen, an die erfahrungsgemäß regelmäßig von mehreren Abteilungen geschrieben wird, und ferner nach den sonstigen Einzeladressen. Für die Postsachen ersterer Art hat jede Abteilung aus Leinwandpapier hergestellte und mit der betr. Adresse versehene Sammelhüllen, in denen sie die Postsachen fortlaufend am Schalter der Zentrale abliefert. Diese ordnet die Sammelhüllen in einem mit ca. 400 Adressenfächern versehenen Schrank. Nachdem alle Abteilungen ihre Postsachen eingeliefert haben, was durch eine Kontrolltafel fortlaufend festgestellt wird, werden die Sammelhüllen dem Gange der Postzüge entsprechend entleert und die verschiedenen

Digitized by Google

Schriftstücke zu einem Briefe vereinigt. Die entleerten Hüllen gehen an die darauf vermerkte Abteilung zur weiteren Verwendung zurück. Briefe an Adressen, die im Gesamtbetriebe nur vereinzelt vorkommen (sog. Einzeladressen), ferner alle vertraulichen und persönlichen Schreiben werden von jeder Abteilung bereits selbst fertig kuvertiert und erst dann der Postzentrale zur Frankierung und zum Versande übermittelt.

Durch diese Einrichtung werden unnötige Portoausgaben vermieden, die entstehen, wenn, wie früher, täglich von den einzelnen Abteilungen aus Briefe an dieselbe Adresse abgesandt werden.

Alle Briefschaften müssen somit der Zentrale in Sammelhüllen oder in verschlossenen Einzelkuverts zugeleitet werden, wobei auf die Schlußzeiten des Hauptpostamtes, der Auslandsposten und auf die für die Bearbeitung der Post in der Zentrale erforderliche Zeit Rücksicht zu nehmen ist. Die Zeiten der Einlieferungen durch die Abteilungen werden in der Zentrale kontrolliert.

Zur Vorbereitung der Frankierung werden alle Postsachen nach den Portowerten geordnet und in Körben gesammelt, nachdem zuvor alle Adressen nochmals übergeprüft und die nach den Postvorschriften erforderlichen Leitvermerke angebracht sind.

Das Bestreben, die Verwaltungsunkosten durch Benützung von Maschinen zu verringern, hat dazu geführt, in der Postzentrale alle Postsachen durch eine Frankierungsmaschine zu frankieren, mit der zugleich eine Portokontrolle verbunden ist. Die mit der Maschine zu frankierenden Postsachen können von beliebiger Breite und Länge und verschiedener Stärke sein. Durch die elektrisch angetriebene Maschine wird die zu verwendende Marke von der Rolle (Postwertzeichen in Rollen sind von der Reichspost zu beziehen) abgewickelt, von dem Streifen abgetrennt, automatisch angefeuchtet, mit dem Firmenzeichen »N. D. L.« gestanzt, auf den

Digitized by Google

Brief aufgeklebt, gezählt und zu den vorher gebrauchten Marken aufaddiert. Gleichzeitig wird der frankierte Brief in einen Korb abgeworfen. Jede verwendete Marke der verschiedenen Markensorten wird durch je einen von außen sichtbaren Zähler ihrem Wert nach registriert, so daß der Verbrauch von jeder Markensorte sofort abzulesen ist. Die Menge der im ganzen verwendeten Marken wird gleichzeitig noch automatisch durch ein besonderes Registrierwerk aufgezeichnet und ergibt die Gesamtzahl der überhaupt durch die Maschine frankierten Postsachen. Die Markenvorräte sind in dem Gehäuse der Maschine eingeschlossen; die Maschine wird zur Einlegung neuer Markenrollen nur von einer am Briefversandgeschäft nicht beteiligten Vertrauensperson geöffnet.

Die Umständlichkeiten, die früher mit der Führung der zahlreichen Portokassen verbunden waren, werden durch die mit dem Frankierapparat verbundene automatische Registrierung des Portoverbrauchs erspart; Portounterschlagungen jeder Art werden mit Sicherheit verhindert.

Die fertigen Briefschaften werden durch Beamte des Kaiserl. Hauptpostamtes von einem am Schalter der Postzentrale befindlichen Briefkasten 7 mal täglich abgeholt und direkt der Briefabfertigung des genannten Amtes zur Beförderung zugestellt. — Die Einschreibsendungen werden der Postzentrale von den Abteilungen gegen Quittung übergeben, von dieser in einem vom Postamt vorgeschriebenen Post-Einschreibebuch zusammengestellt und mit den numerierten von der Postverwaltung gelieferten Einschreibemarken beklebt. Die Einlieferung der Einschreibsendungen bei der Post wird auf diese Weise bedeutend erleichtert.

Die Postzentrale untersteht der Kontrollabteilung, von welcher der Betrieb täglich revidiert wird. — Über die Zahl der abgefertigten Briefe und die dafür verwendeten Portobeträge, sowie über die Zeiten, in denen die Briefschaften von den einzelnen Abteilungen

Digitized by Google

eingeliefert worden sind, wird von der Postzentrale täglich berichtet.

Die Postzentrale bearbeitet monatlich im Durchschnitt 35000 Postsachen; die dafür zu verwendenden Portobeträge belaufen sich auf durchschnittlich 5000 Mk.

Die Postzentrale hat von Anfang an ohne Störung funktioniert und wesentlich zur Erleichterung der Briefexpedition und der Kontrolle über die aufzuwendenden Portobeträge beigetragen.

Digitized by Google

DIE NEUEN BAHNHOFSANLAGEN DES NORDDEUTSCHEN LLOYD IN BREMEN.

Um den in den letzten Jahren stark vermehrten räumlichen Bedürfnissen der Gepäckabteilung des Norddeutschen Lloyd Rechnung zu tragen und im Laufe der Zeit vielfach hervorgetretene Mängel zu beseitigen, die sich durch die Abfertigung der überseeischen Passagiere auf dem Hauptbahnhofe für den allgemeinen Verkehr in steigendem Maße bemerkbar gemacht haben, soll nunmehr gleichzeitig mit der in Angriff genommenen Umgestaltung der bremischen Bahnhofsanlagen auch in dieser Beziehung Wandel geschaffen werden, und zwar durch Herstellung besonderer Einrichtungen an der Ostseite des Bahnhofsgeländes, wo mit dem Bau dieser neuen Anlagen auf dem Areal der alten Gasanstalt an der Gustav-Deetjen-Allee und der Schlachthofstraße schon begonnen worden ist.

Bei dem Umbau der hiesigen Bahnhofsanlagen in den Jahren 1886 bis 1889 war auf die Bedürfnisse des Norddeutschen Lloyd für derartige Anlagen keine besondere Rücksicht genommen worden, da man seiner Zeit mit einer Steigerung, wie sie der Bremer Eisenbahnverkehr, insbesondere auch der Verkehr des Norddeutschen Lloyd, in den folgenden Jahren zu verzeichnen hatte, nicht rechnete. Die Abfertigung der Sonderzüge des Norddeutschen Lloyd nach und von Bremerhaven erfolgte während der Bauzeit des Hauptbahnhofs von einem Güterschuppen des alten Köln-Mindener Bahnhofs, welcher für die Personen- und Gepäckabfertigung genügenden Raum bot. Bei der Eröffnung des neuen Bahnhofs wurde dem Norddeutschen Lloyd nur der im Westflügel des Hauptgebäudes liegende Wartesaal für Auswanderer zur Verfügung gestellt, ein Raum, der etwa 250 bis 300 Personen faßte und bereits sehr bald sich als für die Aufnahme der häufig mit einem Zuge zu befördernden

Digitized by Google

etwa 600 bis 1000 Auswanderer als durchaus unzulänglich erwies. Ein besonderer Raum für Kajütspassagiere 1. und 2. Klasse war überhaupt nicht vorhanden, daraus ergaben sich bereits im Anfang der neunziger Jahre Mißstände, die sich allerdings in den nächsten Jahren weniger fühlbar machten, weil zunächst eine gewisse Abschwächung in der Passagierbeförderung eintrat, die jedoch seit Mitte der neunziger Jahre wiederum einem schnellen und steten Anwachsen des Verkehrs wich. Diese Zunahme des Verkehrs, und zwar insbesondere an Kajütspassagieren, schuf damit im hiesigen Bahnhofsgebäude Zustände, die sich mit der Zeit als unerträglich herausstellten, Zustände, die hauptsächlich durch den Raummangel bedingt waren und zu vielfachen Beschwerden von seiten der Passagiere führten. Ebenso ungenügend wie die Warteräume waren auch die Räume für die Abfertigung des Passagiergepäcks. Ursprünglich war für den Lloyd eine Gepäckabfertigung überhaupt nicht vorhanden. Es wurde, sobald diese Tatsache zu Unträglichkeiten führte, in aller Eile und mit erheblichen Opfern für den Norddeutschen Lloyd eine Gepäckabfertigungshalle westlich vom Eisenbahnverwaltungsgebäude errichtet. Bei der Errichtung dieses Gebäudes konnte man indessen mit dem besten Willen auf die in Zukunft zu erwartende Vergrößerung des Verkehrs im Hinblick auf den zur Verfügung stehenden beschränkten Platz keine Rücksicht nehmen. Wenn nun auch diese Halle in den ersten Jahren nach der Inbetriebnahme für den Verkehr notdürftig genügte, so zeigte sich doch auch sehr bald die Unzulänglichkeit der genannten Einrichtungen, zumal da das einkommende und ausgehende Passagiergepäck von Jahr zu Jahr zunahm, so daß die Abfertigung des einkommenden Reisegepäcks zeitweilig an drei räumlich getrennten Stellen erfolgen mußte, wobei allerdings in Betracht kam, daß die Zollrevision in den neunziger Jahren nicht, wie jetzt in Bremerhaven, sondern in Bremen im Schuppen 8 vorgenommen wurde. Wenn auch hierin in späteren Jahren nach Rückverlegung der

Digitized by Google

Zollrevision nach Bremerhaven eine Änderung insofern herbeigeführt worden ist, daß die Gepäckabfertigung des einkommenden und ausgehenden Gepäcks ausschließlich in dem hinter dem städtischen Museum gelegenen Gebäude stattfand, so drängten doch die ganzen Verhältnisse im Hinblick auf die stetig zunehmende Ausdehnung des Lloyd-Passagierverkehrs auf die Errichtung modern und zweckmäßig eingerichteter Anlagen für den Abfertigungsbetrieb des Norddeutschen Lloyd am Bahnhof hin. Es handelt sich bei der jetzt zu schaffenden Neuanlage um die Herstellung besonderer Tunneleinrichtungen und im Anschluß daran um gesonderte, ausschließlich für die Zwecke des Lloydverkehrs bestimmte Bahnsteiganlagen, nebst Gepäck-, Unterkunfts- und Untersuchungsräumen. Das dazu erforderliche ca. 6800 qm große Areal ist dem Norddeutschen Lloyd auf die Dauer von 60 Jahren vom bremischen Staate in Erbbaurecht übergeben worden. Über die neue Anlage dürften nachstehende Mitteilungen von Interesse sein:

Für Kajütspassagiere wird von seiten der Kgl. Preußischen Eisenbahnverwaltung ein 500 qm großer Wartesaal errichtet, der durch einen besonderen, in der Regel dem Lloydverkehr, Sonntags aber auch dem Lokalverkehr dienenden Tunnel mit den Bahnsteigen in direkte Verbindung gebracht wird. Zwischendeckspassagiere dagegen werden den Zügen von dem neuen Gebäude der Gepäckabteilung an der Gustav-Deetjen-Allee durch den erwähnten Tunnel zugeführt. Der Zugang zu den Lloydzügen wird sich also nach Fertigstellung der Bauten, die für Oktober 1913 in Aussicht steht, nicht mehr, wie bisher, auf der Westseite, sondern auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes befinden, so daß die Eingangshalle des Hauptbahnhofs von dem stoßweisen und daher den allgemeinen Verkehr häufig störenden Massenandrang der Schiffspassagiere sowie von dem Gepäck freigehalten wird.

Das nach Entwürfen des Herrn Architekten Rudolf Jacobs aufzuführende Lloydgebäude wird so gelegen

Digitized by Google

sein, daß es sich unmittelbar an den Lloydtunnel und an das Bahngelände anschließt. Die Hauptfront dieses Neubaues erstreckt sich in einer Länge von etwa 150 m an der Gustav-Deetjen-Allee entlang. Im Norden wird der Bau von der Schlachthofstraße begrenzt, von wo aus die Zu- und Abfuhr des Gepäcks, sowie der Zu- und Abgang der Zwischendeckspassagiere stattfindet, so daß die Gustav-Deetjen-Allee von diesem Verkehr vollständig frei bleibt. Bei der allgemeinen Anordnung des Grundrisses ist von dem Gedanken ausgegangen, alle Gepäckräume möglichst unmittelbar an die Geleise stoßen zu lassen, um das Be- und Entladen eines Zuges in der denkbar kürzesten Zeit bewerkstelligen zu können. Das Gebäude enthält in seinem Hauptteil zwei Geschosse, und zwar das Erdgeschoß in Höhe des Lloydtunnels, welches die Räume für die Abfertigung der Zwischendeckspassagiere umfaßt, und das Obergeschoß in Gleishöhe, welches die Gepäckabfertigungshallen und die Kontorräume enthält.

Die Räume für die Zwischendeckspassagiere weisen drei Hauptgruppen auf, die verschiedenen Zwecken dienen. Als Wartesaal für die Unterbringung der Rückwanderer dient ein ca. 1100 qm großer Raum, in welchem die Rückwanderer bei ihrer Ankunft von Bremerhaven sich versammeln, um hier zunächst von den Auswandereragenten ihre Fahrkarten für die Heimreise in Empfang zu nehmen. Der Saal bietet den Passagieren Unterkunft bis zur Abfahrt des nächsten fahrplanmäßigen oder Sonderzuges. Um den Passagieren auch Gelegenheit zu geben, während dieses Aufenthalts hier Erfrischungen zu sich zu nehmen, oder Lebensmittel für die Weiterreise in die Heimat zu kaufen, ist eine Kantine eingerichtet worden, die ihnen zu mäßigen und tarifmäßigen Preisen Speisen und Getränke verabfolgt.

Die Einrichtung eines derartigen Unterkunftsraumes unmittelbar am Bahnhof ist zweifellos eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand,

Digitized by Google

da dabei die in allen Teilen lästige Überführung der Passagiere vom Bahnhof nach den Bureaus der Auswandereragenten an der Bahnhofstraße fortfällt. An den Wartesaal für Rückwanderer schließen sich die Räume für die ärztliche Untersuchung der aus dem Inland in Bremen eintreffenden Auswanderer an. Für diese Zwecke ist eine Fläche von 450 qm vorgesehen. Die Passagiere werden gleich nach ihrer Ankunft vom Hauptbahnhof durch den Lloydtunnel in die Untersuchungsräume geführt, wo sie nach vollendeter ärztlicher Untersuchung von dem Nachweisungsbureau für die verschiedenen Quartiere abgeteilt und diesen direkt entweder über die Schlachthofstraße oder durch den Lloydtunnel zugeführt werden.

Die daran angrenzenden Impfräume werden für die Impfung und Untersuchung der Passagiere auf Augenkrankheiten am Tage vor Abfahrt des Dampfers benutzt. An Impfräumen sind im ganzen vier, je zwei für Männer und Frauen, mit im ganzen sieben Impfständen für Ärzte vorgesehen, so daß die Möglichkeit besteht, für verschiedene Dampfer bestimmte Passagiere gleichzeitig abzufertigen. Außerdem ist ein besonderer Raum zur näheren Untersuchung krankheitsverdächtiger Personen vorgesehen. Ferner verschiedene Isolierräume für Männer und Frauen, welche die Quarantäneanstalten an den Grenzen nicht passiert haben, und endlich die erforderlichen Aufenthaltsräume für Ärzte und Konsularbeamte. Auch ein Desinfektionsgebäude mit Isolierraum für Männer und Frauen steht mit der neuen Anlage in Verbindung.

Am Morgen des Abfahrtstages des Dampfers versammeln sich zu festgesetzten Zeiten die Zwischendeckspassagiere in der Gepäckhalle, um alsdann gemeinsam den sie nach Bremerhaven befördernden Sonderzügen durch den Lloydtunnel zugeführt zu werden.

Die Kajütspassagiere, welche der Abfertigung ihres Gepäcks beiwohnen wollen, betreten die Räume der Gepäckabteilung durch den Haupteingang an der

Digitized by Google

Gustav-Deetjen-Allee, von hier führt eine Treppe zu dem im Obergeschoß gelegenen Schalterraum. Dort wird ihnen jede gewünschte Auskunft über die Gepäckbeförderung erteilt. Die erforderlichen Bureaus werden zu beiden Seiten des Schalterraumes angeordnet, und zwar getrennt nach dem ausgehenden und einkommenden Verkehr. An den Schalterraum schließt sich die etwa 2800 qm umfassende Gepäckhalle, welche in drei Hauptabteilungen eingeteilt wird, und zwar: Abteilung für Zollgepäck mit 700 qm, Abteilung für ausgehendes Kajütsgepäck mit ca. 1400 qm und Abteilung für Zwischendecksgepäck mit 700 qm Raum. Die Verladung des Gepäcks erfolgt unmittelbar von der neuen Gepäckhalle aus mit Hilfe eines Transportbandes direkt in die Eisenbahnwaggons.

Der Zweckbestimmung des Gebäudes entsprechend, ist von einer reichen Ausbildung der Fassaden Abstand genommen. Herr Architekt Jacobs hat es indessen verstanden, dem Gebäude in seinem Entwurf eine durchaus sachgemäße, gute architektonische Gestaltung zu verleihen. Das Bureaugebäude gliedert sich, als der vornehmste Teil der Anlage, klar und wirkungsvoll an das Gepäckgebäude an und gibt durch die besonders betonte Eingangspartie von selbst den Wegweiser nach den oberen Räumen. Auch von der Bahnseite aus erhält das Gebäude ein gutes Aussehen. Die Fronten werden in oldenburgischen Handstrichklinkern mit sparsamer Verwendung von Haustein für Sockel und Gesimse ausgeführt, die Dächer mit Ziegeln gedeckt. Das Gebäude wird mit allen modernen Bequemlichkeiten, wie Dampfheizung und ausgiebiger Ventilation versehen. Die Gepäckräume erhalten Licht und Luft sowohl von den Innenseiten und Lichthöfen, als auch von einem über der Hauptmasse der Gebäude sich erstreckenden großen Oberlicht. Auch die Räume für Zwischendecker im Erdgeschoß weisen in allen Teilen eine gute Belichtung auf.

Digitized by Google

DIE WOHLFAHRTSKASSEN DES NORDDEUTSCHEN LLOYD.

A. Die Seemannskasse.

Der Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd hat bekanntlich in seiner Sitzung vom 27. Juni 1910 nach Anhörung einer gemäß § 40 des Statuts der Seemannskasse und § 24 des Statuts der Witwen- und Waisen-Pensionskasse aus sieben Kassenmitgliedern gebildeten Kommission von dem ihm statutarisch zustehenden Rechte, die beiden Kassen zu vereinigen, Gebrauch gemacht. Der Beschluß des Aufsichtsrats ist mit dem 1. Januar 1911 in Kraft getreten und gleichzeitig sind an diesem Tage das Vermögen sowie alle Rechte und Pflichten der Witwen- und Waisen-Pensionskasse auf die Seemannskasse übergegangen. Die Satzung der Seemannskasse ist den Vorschriften der Gesetze über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 und über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 angepaßt und durch Senatsentscheidung des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung vom 27. September 1910 genehmigt worden. Die neue Satzung ist am 1. Januar 1911 in Kraft getreten; alle früheren Satzungen sind damit aufgehoben. Der Norddeutsche Lloyd hat sich bereit erklärt, der Kasse auch fernerhin namhafte Beträge zuzuwenden.

Im Herbste vorigen Jahres haben zum erstenmale die Wahlen der Abgeordneten zur Generalversammlung und deren Ersatzmänner stattgefunden, deren Ergebnis den Kassenmitgliedern bekanntgegeben ist. Da bisher keine Generalversammlung stattgefunden, so hat der Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd gemäß § 67 der Satzung die Funktion des Aufsichtsrat wahrgenommen.

Die erste aus vier Gruppen zusammengesetzte Generalversammlung wurde am 30. April in der Union (Kaufm. Verein) in Bremen unter Leitung des Herrn Präsidenten Konsul Fr. Achelis abgehalten.

Digitized by Google

Die Wahlen zum Aufsichtsrat hatten folgendes Ergebnis. Es wurden gewählt von Gruppe I als Mitglieder die Herren Konsul Fr. Achelis, Konsul H. A. Nolze, Direktor Phil. Heineken, Direktor Dr. jur. W. Greve; als Ersatzmänner die Herren Herm. Melchers, Kaspar G. Kulenkampff, Direktor Fr. Bremermann, Direktor Max Walter.

Von Gruppe II, III und IV: als Mitglieder die Herren Kapt. Goercken, Ing. Beyersdorff, Malermeister Heintze, 1. Offizier Block; als Ersatzmänner die Herren Kapt. Polack, Ing. Bierans, Bureauvorsteher Elfers, Kapt. Michel. Als neuntes Mitglied des Aufsichtsrats wurde in Gesamtabstimmung Herr J. Spötter, als dessen Ersatzmann Herr Herm. Bultmann gewählt.

Nach dem Jahresbericht betrug die Anzahl der Kassenmitglieder am Anfang des Berichtsjahres 10816 gegen 10340 am 31. Dezember 1911.

Die Anzahl der Pensionäre betrug:

	Invaliden- und Alters-Pensionäre	Witwen-Pensionäre	Waisen-Pensionäre	Total
Am 1. Januar 1911	630	356	79	1065
Hinzugekommen sind im Laufe des Jahres 1911	50	42	11	103
	680	398	90	1168
Ausgeschieden sind im Laufe des Jahres 1911	38	16	18	62
Bestand am 31. Dezember 1911	642	382	72	1106

Gegen die Entscheidungen der Kassenverwaltung wegen Anprüche auf Pensionen und Unterstützungen sind Berufungen an das Schiedsgericht nicht erfolgt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Überschuß der Ausgaben über die Einnahmen von Mk. 107690.80 ab.

Digitized by Google

Die Einnahmen setzen sich wie folgt zusammen:

Beiträge der Mitglieder	Mk.	778 598.45
Zuschuß des Norddeutschen Lloyd	„	328 816 8
Ertrag der Sammelbüchsen	„	55 454.85
Gebühren für Besichtigung der Dampfer etc.	„	15 728.30
	Mk.	1 178 598.45
Zinsen belegter Kapitalien	„	367 638.80
Buchmäßiger Kursgewinn und Gewinn aus ausgelosten Wertpapieren	„	6 224.50
Diverses	„	44 839.70
	Mk.	1 597 301.45

Ausgaben.

Invaliden- und Alterspension an 677 Personen	Mk.	485 542.60
Witwen-Pension an 398 Witwen	„	178 803.90
Waisen-Pension an 82 Waisen	„	7 532.05
Sterbegeld gemäß § 45 und 50 der Satzung an 26 Personen	„	17 166.30
Abfindungen infolge Wiederverheiratung an 11 Witwen	„	9 748.95
Abfindung gemäß § 53 der Satzung an 1 Witwe	„	25.—
Entschädigung für eingebüßte Seemanns-Effekten an 24 Personen	„	2 139.55
	Mk.	700 958.35
Zurückgezahlte Beiträge an 22 ausgeschiedene Mitglieder	„	690.60
Ausgaben für Drucksachen etc.	„	3 268.05
Buchmäßige Abschreibung auf Wertpapiere	„	36 662.50
	Mk.	741 579.50
Einnahmen wie vorstehend	Mk.	1 597 301.45
Ausgaben wie vorstehend	„	741 579.50
Mithin Überschuß der Einnahmen:	Mk.	855 721.95
Hierzu Übertrag aus dem Vorjahre:	„	7 564 900.25
Demnach Vermögensstand am 31. Dezember 1911	Mk.	8 420 622.20

Die bis zum 31. Dezember 1911 an die Mitglieder der Kasse geleisteten Zahlungen beliefen sich auf 8 114 900.30 Mk.

B. Die Elisabeth-Wiegand-Stiftung

besaß am 31. Dezember 1911 ein Vermögen von 350 056.95 Mk. Die von dieser Kasse seit ihrem Bestehen gewährten Unterstützungen beliefen sich auf 312 088.50 Mk.

Digitized by Google

C. Das Vermögen des Witwen- und Waisen-Pensionsfonds für die im Betriebe des Norddeutschen Lloyd in den Weserhäfen beschäftigten Ladungs- und Kohlenarbeiter

betrug 126506.15 Mk. Die Auszahlung an Pensionen bis zum 31. Dezbr. 1911 stellte sich auf 44140.70 Mk.

Die zugunsten derselben Arbeiterkategorien bestehende

Sterbekasse

hatte am 31. Dez. 1911 ein Vermögen von 144027.60 Mk. aufzuweisen und an Auszahlungen wurden bis zu diesem Zeitpunkte 88320.— Mk. geleistet.

Das Vermögen der Wohlfahrtskassen des Norddeutschen Lloyd ist mündelsicher angelegt.

Die infolge der sozialpolitischen Gesetze des Reiches den Norddeutschen Lloyd treffenden Belastungen haben den Betrag von 1540000 Mk. = rund 20% des im Berichtsjahre erzielten Nettoüberschusses erreicht und werden nach Durchführung der neuen Versicherungsgesetze eine weitere nicht unerhebliche Steigerung erfahren.

Digitized by Google

DER ERSTE MASSENTRANSPORT VON AUTOMOBILEN ÜBER SEE.

Die unter dem Namen »Prinz-Heinrich-Fahrt« bekannte automobilsportliche Veranstaltung stellte im Juni 1911 die Schiffahrt vor eine interessante neue Aufgabe. In wenigen Stunden mußten 70 Automobile, teilweise recht großer Abmessungen, in einen Passagierdampfer gleichzeitig verladen werden, um mit ihren Besitzern, Angehörigen und Chauffeuren nach Southampton befördert zu werden, von wo aus die Fahrt durch England und Schottland fortgesetzt werden sollte.

Zu diesem großen Transporte von 70 Automobilen, 235 Passagieren I. Klasse, Mitgliedern des Kaiserlichen Automobil-Klubs mit ihren Angehörigen, 96 Passagieren II. Klasse, Chauffeuren und Dienern, war der dem Norddeutschen Lloyd gehörige Dampfer »Großer Kurfürst« gemietet worden.

Zur glatten Abwicklung dieses noch niemals von einer Reederei verlangten Transportes war natürlich ein bis ins kleinste vorbereiteter Arbeitsplan nötig. Es mußte vorher genau ermittelt werden, welche Wagen und in welcher Zahl diese in den verschiedenen Laderäumen des Schiffes untergebracht werden konnten, um bei der Verladung, welche in sehr kurzer Zeit bewältigt werden sollte, jegliche Störung zu vermeiden. Besonders erschwerend mußten dem Übernehmen der Automobile die auf Passagierdampfern üblichen kleinen Lukenöffnungen werden, und so galt es vor allem, zunächst eine Vorrichtung zu ersinnen, mit welcher alle Wagen ohne Beschädigung oder Überlastung an einzelnen Teilen übergenommen werden konnten. Diese Aufgabe wurde nach mehrfachen Versuchen und Änderungen vom Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven in sinnreicher Weise mit einfachen Mitteln gelöst. Es wurden aus zwei an einem Ende hochgebogenen Winkeleisen und Holz eine Plattform gebaut,

Digitized by Google

welche in ihrer Aufhängung am Kranseil so verstellt werden konnte, daß jeder Grad von Steilheit, welcher durch die jeweilige Länge der Wagen und durch die Größe der Ladeluke bedingt war, erreicht werden konnte. Auf diese Plattform fuhren die Wagen hinauf, so daß sie mit den Vorderrädern fest gegen einen hölzernen Querbalken standen, auf welchem zum Schutze der Pneumatiks Sandsäcke gelegt waren. Gegen seitliches Verrücken wurden die Wagen durch verstellbare Führungleisten an den äußeren Seiten der Räder geschützt. Auf diese Weise konnten die Wagen ohne wesentliche weitere Befestigung an der Plattform mit dieser in jeder Neigung in den Laderaum hinuntergelassen resp. aufgehievt werden. Mit der ersten Plattform wurde ein Versuch gemacht, welcher die Grundidee als durchaus richtig und die Zuverlässigkeit der gänzlich neuen Konstruktion erwies, im übrigen aber noch Verbesserungen in der bequemeren Handhabung der Plattform erbrachte.

In der vorher getroffenen Disposition war festgelegt worden, die Übernahme der Wagen mit den eigenen Schiffswinden und Ladebäumen in 5 Luken zu bewirken. Nur an einer Luke wurde in Bremerhaven ein Schwimmkran zu Hilfe genommen, was sich aber bei der Entlöschung in Southampton später als unnötig herausstellte. Dort wurde in allen Luken mit den an Bord des Dampfers vorhandenen Hebevorrichtungen gearbeitet.

Mit der Übernahme der Wagen in Bremerhaven wurde gleich nach ihrem Eintreffen begonnen. Die Wagen fuhren auf eine Rampe längsseit des Schiffes, wurden dort sortiert und nach den Luken des Schiffes, für welche sie bestimmt wurden, numeriert. Alsdann fuhren die Automobile, immer noch von ihren Besitzern gesteuert, in den zu diesem Zweck geräumten Lagerschuppen auf der Kaje.

Nach dem vorher aufgemachten Verteilungsplan wurden dann die Automobile herausgerufen, fuhren auf

Digitized by Google

die bereitgehaltenen Plattformen, wo ihre Bezintanks von geschultem Personal entleert wurden, damit die Wagen im Schiff sich später nicht entzünden konnten. Nachdem diese Arbeiten beendet waren, wurden die Plattformen durch die Ladewinden am äußeren Ladebaum hochgezogen und durch den mittschiffs festgesetzten inneren Ladebaum und die Winde über die Lukenmitte geholt, um in der nötigen Steilstellung in die Laderäume oder in die Zwischendecks versenkt zu werden. Diese Arbeit des Übernehmens vollzog sich ohne irgendwelche Störung oder Beschädigung der Wagen in ca. sechs Stunden, wobei zu berücksichtigen ist, daß durch das unregelmäßige Eintreffen der Wagen in Bremerhaven sich noch Zeitverlust ergab.

Die Stauung der Wagen in den Räumen und Decks, zwischen den Raumstützen hindurchgeführt, bot keine weiteren Schwierigkeiten. Die auf Holzdeck stehenden Wagen wurden durch auf Deck aufgenagelte Holzstücke, die auf Eisendeck stehenden durch Sandsäcke, welche vor die Räder gestopft wurden, gehalten.

Die Entlöschung in Southampton, die, wie schon erwähnt, ganz mit eigenem Ladegeschirr erfolgte, ging ohne Schwierigkeiten vor sich und nahm wiederum nur etwa sechs Stunden in Anspruch. Nach der Landung wurden die Benzintanks wieder von geschultem Personal gefüllt. Nachdem noch die Wagen einer Reinigung unterzogen waren, wurde sofort die Fahrt auf englischem Boden fortgesetzt, der beste Beweis für das gute Gelingen des Transportes in allen Teilen, das von allen Teilnehmern an der Fahrt, in erster Linie vom Prinzen Heinrich von Preußen, lebhaft anerkannt wurde.

Digitized by Google

WELTKREDITBRIEFE UND REISESCHECKS.

Die großen, weltumspannenden Schiffahrtsgesellschaften haben es in den letzten Jahren als ihre Aufgabe erkannt, ihren Passagieren eine Einrichtung zu bieten, die sie in den Stand setzt, mit möglichst wenig Barmitteln auf die Reise zu gehen und sich bei Bedarf beliebige Beträge mühelos zu beschaffen.

Dieses Ziel ist erreicht durch Einführung von Weltkreditbriefen und Reiseschecks.

Auch der Norddeutsche Lloyd hat ein ausgedehntes System eingerichtet, so daß seine Passagiere in der Lage sind, auf Grund eines Weltkreditbriefes des Norddeutschen Lloyd bei allen Agenturen der Gesellschaft beliebige Beträge aufzunehmen. Wer nicht an die Agenturen gebunden sein will, sondern es vorzieht, bei allen in der Korrespondentenliste des Norddeutschen Lloyd genannten ca. 5000 Stellen, die sich über alle Länder der Erde verteilen, in den Besitz baren Geldes in der betreffenden Landeswährung zu kommen, dem sind ganz besonders die Internationalen Reiseschecks zu empfehlen. Die Beliebtheit dieses Systems hat den Norddeutschen Lloyd veranlaßt, ihm schon nach wenigen Jahren eine bedeutende Erweiterung zu geben. Dem Publikum stehen jetzt zur Verfügung, je nach Ausgangspunkt und Ziel der Reise:

Internationale Reiseschecks, in Mark ausgestellt (Abschnitte à Mk. 50, 100 und 200), zur Ausgabe in Deutschland,

Traveller-Checks, in Dollars ausgestellt (Abschnitte à Doll. 10, 20, 50, 100 und 200) zur Ausgabe in den Vereinigten Staaten,

Mandats de Voyage, in Franks ausgestellt (Abschnitte à Frs. 50, 100 und 200), zur Ausgabe in Frankreich, Belgien, der Schweiz, Italien und anderen Ländern lateinischer Währung

Digitized by Google

Circular Notes, in Pfund Sterling ausgestellt (Abschnitte à Pfd. Sterl. 5, 10 und 20), zur Ausgabe in allen Ländern der Erde.

Hiermit dürfte den Wünschen aller Reisenden entsprochen sein. Auch an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd werden Reiseschecks zur Bezahlung von Rechnungen in Zahlung genommen. Die Gebühr, die der Norddeutsche Lloyd bei Ausgabe dieser Zahlungsmittel erhebt, $^1/_4$ % für Weltkreditbriefe, $^1/_2$ % für Reiseschecks, ist unbedeutend im Verhältnis zu den gebotenen Vorteilen.

Digitized by Google

C.

Statistik.

Digitized by Google

Digitized by Google

DER STAND DER WELTHANDELS-FLOTTE

war nach Lloyds Register im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts folgender:

(Dampfer über 100 Brutto- und Segler über 100 Netto-Registertons.)

	am 30. Juni der Jahre:				
	1911	1910	1907	1906	1901
Welthandelsflotte.	43 147 154	41 914 765	39 438 917	37 554 017	30 600 510
davon					
Großbritannien einschl. Kolonien.	19 418 824	19 012 294	18 320 668	17 611 096	14 708 206
Vereinigte Staaten	5 158 279	5 058 678	4 511 928	4 241 589	3 077 344
Argentinien	177 076	164 421	133 071	122 927	85 290
Österreich-Ungarn	846 488	779 029	688 119	630 477	486 802
Belgien	288 385	299 638	192 715	172 071	165 035
Brasilien	280 508	251 753	210 685	188 224	163 267
Chile	150 016	151 218	156 316	126 194	99 964
Dänemark	752 754	736 562	728 590	660 301	508 194
Niederlande	1 058 287	1 015 193	813 627	719 295	578 109
Frankreich	1 976 862	1 882 280	1 761 783	1 741 195	1 406 883
Deutschland	4 466 880	4 333 186	4 110 562	3 810 353	2 905 782
Griechenland	585 870	527 581	466 532	426 769	292 060
Italien	1 340 508	1 320 653	1 219 409	1 204 428	1 117 538
Japan	1 203 220	1 149 222	1 071 876	1 000 093	644 664
Norwegen	2 154 331	2 014 533	1 918 531	1 837 879	1 627 220
Portugal	105 452	110 183	101 038	100 839	107 730
Rußland	895 258	887 325	937 911	913 133	789 253
Spanien	775 551	765 460	708 749	722 517	786 355
Schweden	931 482	918 079	877 548	856 698	676 219
Türkei	202 692	175 869	165 021	157 707	147 309

Wir entnehmen diese Tabelle der deutschen nautischen Zeitschrift »Hansa«, die daran folgende Bemerkungen knüpft:

Einem Gesamtbestand aus dem Jahre 1910 von 30058 Schiffen mit 41 914705 Tons steht ein solcher von 30087 mit 43 147 154 Tons ein Jahr später gegenüber. Hierbei ist wohl zu bemerken, daß es sich bei Dampfern um den Bruttoraumgehalt handelt, der in diesem Jahre nicht weniger als rund 16000000 Tons größer als der Nettoraumgehalt war. Ebenso ist daran

Digitized by Google

zu denken, daß hier nur Fahrzeuge von 100 Tons brutto und aufwärts in Betracht kommen. Aus der Gegenüberstellung der Schiffsbestände beider Jahre geht bei beinahe allen Ländern ein Wachstum hervor, das sich, selbst bei uns und in England, in mäßigen Grenzen hält, und das deutlich noch den Einfluß des letzten geschäftlichen Niedergangs sowie den Erfolg der Warnungen vor Überproduktion zur Schau trägt. Im nächsten Jahre werden diese Erinnerungen gewiß verwischt sein, hat doch wieder eine Bautätigkeit eingesetzt, die wenig hinter der vor der letzten Depression zurücksteht. Dieser Expansionslust gegenüber, die selbstverständlich nur beim Dampferbau zum Ausdruck kommt, fällt besonders die rückläufige Entwickelungskurve der Segelschiffahrt in die Augen. Tritt dieser Rückgang bei einigen Ländern, wo, wie bei uns und in Norwegen, durch Ankauf englischer Schiffe gar ein Tonnagewachstum zu verzeichnen ist, nicht so in Erscheinung, so wolle man sich hierdurch doch nicht über den unaufhaltsamen Niedergang der Segelschiffahrt täuschen lassen. Seit Mitte vorigen Jahres wird diese Erscheinung durch eine Abnahme von 436 Schiffen mit 258488 Netto-Registertons hinreichend gekennzeichnet. Auch nicht unbeachtet darf man es lassen, daß es die größte schiffahrttreibende Nation ist, die ganz besonders im letzten Jahre zahlreiche Segelschiffe, nämlich 78 mit 128254 Tons, durch Verkauf abgestoßen und sich im übrigen um 39 Schiffe mit 69828, also im ganzen um 117 mit 178082 Tons, seit den letzten 12 Monaten verringert hat. Zwar sind für dieses Jahr noch 7614 Segelschiffe mit 4365582 Tons als Bestand aller Länder angegeben, berücksichtigt man aber, daß hiervon allein 5550 Schiffe aus Holz gebaut waren, die also entweder sehr alt oder sehr klein (350 Tons im Durchschnitt) sind, dann wird von neuem die Auffassung befestigt, daß wir uns dem Zeitpunkt des gänzlichen Verschwindens großer Segelschiffe auf dem Ozean schneller nähern, als es mancher ahnt und als es wünschenswert ist.

Digitized by Google

Wie dem aber auch sei, es wird immerhin noch einige Jahrzehnte dauern, ehe mit dem letzten großen Rahenschiff der letzte Zeuge einer ruhmvollen Zeit für den Seemannsstand vom Ozean verschwindet. Vollgetakelte Schulschiffe werden uns wohl noch länger bleiben. Ihre Daseinsberechtigung leitet aus Gründen her, die mit dem wesentlichsten Zweck der Segelschiffahrt freilich wenig mehr gemein haben.

Über den Stand der Segelschiffahrt hat auf Veranlassung der Internationalen Segelschiffs-Reeder-Vereinigung (Sailing Shipowners International Union) Mr. William Lewis einige bemerkenswerte zahlenmäßige Angaben zusammengestellt. Diese Statistik zeigt uns, daß Anfang 1911 noch beinahe 1000 Segelschiffe mit mehr als 1000 Registertons in Tätigkeit sind, also nach Segelschiffsbegriffen Fahrzeuge mittlerer und großer Tragfähigkeit. Es handelt sich hier nur um Schiffe europäischer Nationen, die der Vereinigten Staaten sind, weil die Stares and Stripes in der Internationalen Vereinigung unvertreten sind, nicht angegeben. Ihre Nichtberücksichtigung ändert am Endergebnis wenig, denn in der Hauptsache zählen zur nordamerikanischen Seglerflotte Schonerfahrzeuge. Mehrmastige, große Kähne gewiß, aber doch keine Rahenschiffe mit ihren mannigfachen Segeln. Auch bewegen sich die Schoner beinahe nur in der Küstenfahrt und sind, im Gegensatz zu den 1000 erwähnten europäischen stählernen Schiffen, aus Holz gebaut. — Die Lewissche Statistik gibt die Anzahl der Reedereien, den Raumgehalt und das Alter der 992 Schiffe an. Es waren:

Flagge	Anzahl	Raumgehalt R.-T.	Durchschnitt	Anzahl der Reedereien
britische	271	500 603	1847	78
französische	171	349 969	2046	24
deutsche	150	302 905	2019	33
norwegische	254	369 063	1453	110
italienische	102	149 337	1464	63
verschiedene	44	67 780	1540	22

Digitized by Google

Eine zweite Tabelle beschäftigt sich mit dem Alter dieser Schiffe:

	Jahre			
	1—10	11—16	17—20	21—25
britische	17	19	123	71
französische	107	45	7	6
deutsche	22	13	81	26
norwegische	—	11	74	43
italienische	10	—	21	15
verschiedene	2	2	15	8
	158	90	321	169

	Jahre			
	26—30	31—35	36—40	41—50
britische	32	7	1	1
französische	5	1	—	—
deutsche	2	3	3	—
norwegische	44	50	15	17
italienische	22	29	3	2
verschiedene	5	8	3	1
	110	98	25	21

Eine recht beachtenswerte Zusammenstellung. Aus ihr geht die französische Flagge nach Alter und Größe der Schiffe am günstigsten hervor. Das ist jedoch kein besonderes Verdienst französischer Reeder, noch weniger ein Zeichen ihres besonderen Wagemutes und Unternehmungsgeistes, sondern lediglich das Ergebnis eines Subventionsgesetzes mit seiner auffallenden Begünstigung des Segelschiffbaues. Als dieses Gesetz nach Bekanntwerden seiner Wirkung geändert wurde, hörte auch der Bau von Segelschiffen für französische Reeder auf einheimischen Werften auf. Die Zahlen über die französischen Segler lassen also Schlußfolgerungen irgendwelcher Art über eine mutmaßliche weitere Entwickelungsmöglichkeit der Segelschiffahrt nicht zu. Nächst der französischen tritt besonders die deutsche Flagge mit der Durchschnittsgröße ihrer Schiffe und, gemeinsam mit der englischen, mit dem geringen Alter

Digitized by Google

der Schiffe hervor. In erheblichem Abstande folgt die italienische und noch weit von dieser entfernt die norwegische Flagge. Diese weht ja fast nur auf alten Kähnen, auf second hands-Schiffen. Sie stehen niedrig zu Buch, an ihre Unterhaltung wird nicht allzuviel gewandt und ihr Betrieb ist wegen Fehlens jeglicher Belastung aus sozialpolitischen Gründen billiger als der englischer und deutscher Schiffe. Lauter Momente, die dem norwegischen Reeder den Wettbewerb mit den Schiffen anderer Flaggen erleichtern; nicht zur Hebung des Frachtenmarktes.

Schiffbautätigkeit im Jahre 1911.

Die geringe Beschäftigung der Werften in den Jahren 1908 und 1909 sowie das auf die Krise in diesen beiden Jahren folgende außergewöhnlich schnelle Anwachsen des Welthandels hat Anfang des Jahres 1911 wider alles Erwarten zu einem fühlbaren Mangel an Tonnage auf den Frachtenmärkten der Welt geführt. Um diesem Mangel abzuhelfen, setzte dann im vorigen Jahre, wie die nachstehende Tabelle erkennen läßt, eine lebhafte Bautätigkeit ein. Es wurden in den letzten zehn Jahren erbaut:

im Jahre	in Millionen Registertons (brutto)		
	Dampfer	Segelschiffe	zusammen
1902	2126	377	2503
1903	1963	182	2145
1904	1797	190	1987
1905	2407	108	1515
1906	2794	125	2919
1907	2652	126	2778
1908	1706	127	1833
1909	1538	64	1602
1910	1857	100	1957
1911	2531	119	2650

Digitized by Google

Von den im Jahre 1911 zu Wasser gelassenen Handelsschiffen sind erbaut worden

in	Mill. Registert. (brutto)
England	1804
Deutschland	256
Frankreich	125
Holland	93
Norwegen	35
Österreich-Ungarn	38
Vereinigte Staaten	171
Japan	44
in den übrigen Ländern	84
zusammen wie oben	2650

Deutschland steht danach unter den Schiffbauländern heute an zweiter Stelle und wird nur noch von England übertroffen.

Digitized by Google

BREMENS HANDEL UND SCHIFFFAHRT IM JAHRE 1911.

Sowohl der Umfang des bremischen Schiffsverkehrs wie auch die Warenbewegung über Bremen haben im Jahre 1911 eine starke Zunahme aufzuweisen gehabt. Ein Blick in das vom Statistischen Amt herausgegebene Jahrbuch für Bremische Statistik (Verlag von Franz Leuwer) genügt, um das zu erkennen.

Was zunächst den Gesamtumfang der Seeschiffahrt angeht, so stellen sich die Zahlen der Ankünfte in den Weserhäfen für bremische Rechnung wie folgt:

1907	5208	Schiffe	von	4 097 055	Reg.-T.	netto
1908	5033	„	„	3 882 635	„	„
1909	5240	„	„	3 958 005	„	„
1910	5576	„	„	4 129 998	„	„
1911	6083	„	„	4 516 782	„	„

Im Jahre 1911 betrug also die Zunahme 507 Schiffe von 386 784 Reg.-T.

Die Ausgänge im bremischen Seeverkehr waren:

1907	5522	Schiffe	von	4 116 441	Reg.-T.	netto
1908	5084	„	„	3 788 862	„	„
1909	5353	„	„	3 959 478	„	„
1910	5804	„	„	4 157 496	„	„
1911	6228	„	„	4 479 335	„	„

Es gingen also im Jahre 1911 424 Schiffe von 321 839 Reg.-T. mehr aus als im Vorjahre.

Unter den an der Schiffahrt in Bremen beteiligten Flaggen steht die bremische Flagge an erster Stelle. Es kamen an im Jahre 1911:

bremische Schiffe . . .	3339	von	2 441 495	Reg.-T.
andere deutsche Schiffe .	1264	„	493 255	„
fremde Schiffe	1480	„	1 582 032	„

Digitized by Google

Im Jahre 1910:

bremische Schiffe . . .	3047	von 2 372 184	Reg.-T.
andere deutsche Schiffe .	1185	„ 437 122	„
fremde Schiffe	1344	„ 1 320 692	„

Von den fremden Flaggen waren vertreten im Jahre 1911:

Großbritannien	mit 590	Schiffen	von 1 047 997	Reg.-T.
Norwegen	„ 191	„	„ 126 975	„
Österreich	„ 54	„	„ 119 322	„
Griechenland	„ 38	„	„ 75 756	„
Niederlande	„ 307	„	„ 60 226	„
Schweden	„ 187	„	„ 54 471	„
Dänemark	„ 40	„	„ 30 511	„
Spanien	„ 15	„	„ 23 650	„
Finnland	„ 33	„	„ 22 072	„
Frankreich	„ 13	„	„ 11 501	„
Belgien	„ 7	„	„ 5 884	„
Rußland	„ 4	„	„ 1 926	„
Italien	„ 1	„	„ 1 741	„

An der Zunahme des einkommenden Verkehrs des letzten Jahres sind die deutschen Häfen mit 110 000 Tons beteiligt (Hamburg allein mit 44 000). Sodann Rußland am Schwarzen Meer mit fast 70 000 Tons; eine Folge der erhöhten Zufuhr von Futtergetreide. Der Verkehr mit England ist so gut wie unverändert geblieben. Die übrigen europäischen Länder weisen meist ebenfalls einen Zuwachs auf, im ganzen an 130 000 Tons. Die Vereinigten Staaten, die wichtigste Handelsverbindung Bremens, die sich seit einigen Jahren nicht in wünschenswertem Aufschwung befand, haben aus Anlaß ihrer großen Baumwollernte 86 000 Tons mehr über Bremen gesandt als im Vorjahre (1 511 000 gegen 1 425 000). Diesen erfreulichen Lichtseiten stehen jedoch auch Schattenseiten gegenüber:

Digitized by Google

	1910	1911
Mittel- und Südamerika	330 000 Tons	308 000 Tons
Westindien	23 000 „	20 000 „
Afrika	45 000 „	68 000 „
Asien	247 000 „	238 000 „
Australien	135 000 „	120 000 „

Nur Afrika hat eine Zunahme zu verzeichnen, alle anderen Weltteile sind für Bremen rückgängig gewesen.

Die Güterbewegung weist folgende Hauptzahlen auf:

	Gesamt-Einfuhr		Ausfuhr	
	Tons	Mill. Mk.	Tons	Mill. Mk.
1907	5 764 000	1846	4 112 000	1743
1908	5 270 000	1688	3 749 000	1606
1909	5 654 000	1743	4 254 000	1705
1910	5 853 000	1908	4 444 000	1879
1911	6 733 000	2125	5 033 000	2048

Davon seeseitige	Einfuhr		Ausfuhr	
	Tons	Mill. Mk.	Tons	Mill. Mk.
1907	3 504 000	1260	2 146 000	872
1908	3 128 000	1184	1 894 000	758
1909	3 079 000	1171	2 255 000	836
1910	3 167 000	1288	2 371 000	938
1911	3 958 000	1479	2 576 000	966

Das Jahr 1911 hat also, wie nach den übrigen Daten nicht anders zu erwarten, überall Rekordzahlen. Fragen wir nun, wie viel von dem seit 1909 stetigen Wachstum auf Bremens Hauptartikel fällt, so ergibt sich folgendes an Zahlen für die seeseitige Einfuhr in Mill. Mk.:

	1909	1910	1911
Baumwolle . .	482,3	531,3	623,3
Wolle	152,7	161,1	153,5
Getreide . . .	99,1	106,6	146,8
Tabak	55,2	54,2	56,0
	789,3	853,2	979,6

Digitized by Google

Von der Zunahme der seeseitigen Einfuhr seit 1909 um 295 Mill. Mk. entfallen also 190 Mill. Mk. auf diese vier Artikel, und zwar beinahe ausschließlich auf Baumwolle und Getreide. Die vier Artikel machen rund zwei Drittel von der seeseitigen Gesamt-Einfuhr Bremens aus; es steht daher im Verhältnis, daß sie auch an der Zunahme mit rund zwei Drittel beteiligt sind. Dennoch kann man aus diesen Zahlen noch viel mehr herauslesen. Bei Baumwolle und Getreide ist die Zunahme ein Ergebnis der schwankenden Ernten. Daß aber die Menge der anderen Artikel eine Einfuhr-Zunahme von 105 Mill. Mk. aufzuweisen haben, kann man keineswegs allgemein auf Ernteausfall zurückführen. Die »Weser-Zeitung«, der wir diese Zusammenstellung entnehmen, erblickt hierin vielmehr eine Ausgestaltung des bremischen Handels in kleineren Artikeln.

Eine ebenso beachtenswerte Messung ist die des Anteils des Speditionshandels am Gesamthandel. Der Speditionshandel war beteiligt an der seeseitigen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Mill. Mk.	Pzt.	Mill. Mk.	Pzt.
1899	335,2	51,49	302,5	76,65
1901	384,0	50,00	327,0	76,60
1903	403,9	45,99	397,0	76,20
1905	478,3	50,00	481,6	79,75
1907	615,6	49,31	714,3	81,92
1908	532,3	44,94	594,0	77,36
1909	554,4	47,35	674,0	80,62
1910	589,8	45,79	757,5	80,76
1911	670,8	45,39	793,2	82,11

In der seeseitigen Einfuhr hat der Speditionshandel prozentual also abgenommen, der Eigenhandel zugenommen. In der seeseitigen Ausfuhr ist die Erscheinung umgekehrt, und zwar beinahe in demselben Maße. Grund zur Beunruhigung kann man hierin also nicht erblicken. Die Behauptung, daß der bremische Eigenhandel immer mehr abnehme, Bremens Handel

Digitized by Google

immer mehr Speditionshandel werde, trifft also nicht zu. Obendrein ist zu berücksichtigen, daß viele Ware, namentlich Baumwolle, anfänglich sich im Eigenhandel befindet, dann mit den Konnossementen an inländische Käufer weitergegeben wird, worauf diese die Spediteure mit der Empfangnahme beauftragen. So erscheint die Ware nachträglich statistisch nur im Speditionshandel, obgleich sie im Eigenhandel gewesen ist. Das kann allein bei Baumwolle Hunderte von Millionen ausmachen.

Bei einer Betrachtung des bremischen Handels mit den einzelnen Ländern stehen naturgemäß die Vereinigten Staaten von Amerika obenan. Die beträchtliche Zunahme in der Baumwolleinfuhr beherrscht das ganze Bild. Und doch bedürfen auch die anderen Artikel einer näheren Betrachtung. Bremens Einfuhr dorther betrug der Menge nach:

	Total		davon Baumwolle		der Rest	
	Millionen		Millionen		Millionen	
	D.-Z.	Mk.	D.-Z.	Mk.	D.-Z.	Mk.
1907	10,08	649	4,61	521	5,47	128
1908	8,95	651	5,15	550	3,80	101
1909	7,83	570	3,69	477	4,14	93
1910	7,03	619	3,67	520	3,36	99
1911	9,45	751	4,68	613	4,77	138

Die »anderen Artikel« zeigten in den letzten Jahren offenbar Spuren von Verkümmerung. Jetzt hat sich mit dem Handel in Baumwolle auch der in den kleineren Artikeln wieder gehoben, was sehr erfreulich ist, und um so bemerkenswerter, als die großen Zeiten der Getreideausfuhr aus den Vereinigten Staaten vorüber sind. Unter den »anderen Artikeln« ist hier auch Tabak einbegriffen. Allerlei Gründe haben den bremischen Tabakhandel mit den Vereinigten Staaten beeinflußt. Das Land braucht eine wachsende Menge seines Tabaks selbst, der Tabaktrust hat seine Praktiken entfaltet, der Pfeifentabak (Maryland, Ohio, Bay) hat seine Kund-

Digitized by Google

schaft in Bremen verloren. Dennoch sehen wir die Einfuhr von nordamerikanischem Tabak, hauptsächlich zur Kau- und Schnupftabak-Fabrikation, wieder zunehmen. Sie ging von 133000 D.-Z. im Werte von 13,6 Mill. Mk. im Jahre 1907 auf 115410 D.-Z. im Werte von 12,2 Mill. Mk. zurück, hob sich jedoch bis zum letzten Jahre auf 154020 D.-Z. im Werte von 15,8 Mill. Mk. Die Maiseinfuhr schwankt mit den Ernten drüben wie mit dem Bedarf hüben. Das Jahr 1911 hat ungefähr eine Verdoppelung der Zufuhr gebracht: 871000 D.-Z. im Werte von 8,6 Mill. Mk. Dazu kommt anderes Viehfutter, Baumwollsamenmehl, Kleie, Treber, ebenfalls gestiegen, mit 1140000 D.-Z. im Werte von 14,2 Mill. Mk. — Schmalz 9 Mill. Mk., Pelzwerk 11 Mill. Mk., Kupfer 16,7 Mill. Mk., Petroleum aller Art nur noch 5,9 Mill. Mk. Die Einfuhr von rohem Petroleum hat seit 1910 gänzlich aufgehört. — Industrie-Erzeugnisse machen 23,7 Mill. aus, darunter Maschinen 13,4 Mill., worunter landwirtschaftliche Maschinen den Hauptteil bilden dürften: Nähmaschinen machen nur 90000 Mk. aus.

Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten ist ganz anderen Einflüssen unterworfen. In dem glänzenden Geschäftsjahr 1907, das der Handelskrisis vorauf ging, kam sie mit 219 Mill. Mk. auf einen Stand, den sie noch jetzt nicht wieder erreicht hat. 1908 schlug sie auf 146 Mill. Mk. zurück; 1909 erholte sie sich auf 194 und in den beiden folgenden Jahren kam sie mit 217 und 216 Mill. jenem Rekordjahr nahe. Das hinter uns liegende Jahr hat für Bremen also nur einen Beharrungszustand gebracht. An der bremischen Ausfuhr 1911 waren Verzehrungsgegenstände mit 7,7 Mill. Mk. beteiligt (u. a. Bier 2½, Reis, stark rückgängig, 0,8 Mill.), Rohstoffe und Halbfabrikate mit 96,4 Mill. (u. a. Drogen 5,4, Düngesalze 36,4, Farbwaren 3,4, rohes Pelzwerk 30,6, Metalle 5,6 Mill. Mk.), Manufakturwaren 45,4 Mill. (u. a. Baumwollwaren 27,4, Seidenwaren 5,8 Mill. Mk.), andere Industrie-Erzeugnisse 66,2 Mill. (darunter

Digitized by Google

Lederwaren 5,3, Metallwaren 10,5, Spielzeug 9,5 Mill. Mk.).

Wir erwähnten schon kurz, daß die bremische Einfuhr aus Mittel- und Südamerika von 3 330 000 auf 3 080 000 D.-Z. zurückgegangen ist. Aus Mexiko und Zentral-Amerika ist die leider kleine Einfuhr nur der Menge nach gesunken, dem Werte nach jedoch von 2,7 auf 3,4 Mill. Mk. gestiegen. Auch die Ausfuhr ist ein wenig gewachsen, auf 1,0 Mill. Mk.

Die südamerikanische Hauptverbindung Bremens ist die mit Argentinien. Die Einfuhr ist seit 1909 von 1 270 000 auf 880 000 und 790 000 D.-Z. sowie im Werte von 56,7 auf 52,4 und 44,8 Mill. Mk. zurückgegangen. Sie besteht ganz überwiegend aus Wolle; Viehfutter ist nur mit 2,5 Mill. Mk. beteiligt; außerdem Mais und Hafer mit 1,6 Mill. Mk. Umgekehrt befindet sich unsere Ausfuhr in sehr gutem Gedeihen:

1909	580 000	D.-Z.	21,1 Mill. Mk.
1910	780 000	„	30,7 „
1911	790 000	„	39,0 „

An zweiter Stelle rangiert Brasilien, das sogar in beiden Richtungen gut abschneidet:

	Einfuhr			Ausfuhr	
	D.-Z.	Mill. Mk.		D.-Z.	Mill. Mk.
1909	370 000	30,2	1909	430 000	9,7
1910	410 000	32,0	1910	450 000	12,5
1911	370 000	32,7	1911	390 000	13,1

Tabak ist nach einer Steigerung auf 15,2 Mill. im Vorjahre wieder auf 12,1 Mill. Mk. zurückgegangen, Kaffee dagegen in ähnlichem Maße auf 14,8 Mill. Mk. gestiegen. Von anderen Artikeln überschreitet nur Kakao (2,0 Mill.) den Wert von einer Million.

Chile sandte uns für 4,2 Mill. Mk., was eine Abnahme um 1,0 Mill. bedeutet; es bezog dagegen rasch wachsende Mengen und Werte von uns:

1909	270 000	D.-Z.	11,8 Mill. Mk.
1910	230 000	„	14,4 „ „
1911	420 000	„	21,5 „ „

Digitized by Google

In der Einfuhr tritt Uruguay kräftig, und zwar vorteilhaft hervor:

1909	52 000	D.-Z.	8,9	Mill. Mk.
1910	28 000	„	5,5	„ „
1911	74 000	„	13,4	„ „

Die Ware besteht fast allein aus Wolle.

Endlich ist Kolumbien mit einer Einfuhr von 4,2 Mill. Mk. (in den Vorjahren 4,6 bezw. 5,2 Mill. Mk.) zu erwähnen. Im übrigen ist Bremens Handel mit Südamerika leider von geringem Belang. So ergeben sich denn für Südamerika folgende Gesamtzahlen:

	Einfuhr			Ausfuhr	
	Mill. D.-Z.	Mill. Mk.		Mill. D.-Z.	Mill. Mk.
1909	1,90	108,0	1909	1,46	48,9
1910	1,50	101,1	1910	1,69	66,1
1911	1,49	101,7	1911	1,80	81,4

Bei rückgängiger Einfuhr also eine gedeihende Ausfuhr.

Westindien:

	Einfuhr			Ausfuhr	
	D.-Z.	Mill. Mk.		D.-Z.	Mill. Mk.
1909	309 000	13,9	1909	460 000	11,7
1910	237 000	9,7	1910	454 000	12,5
1911	294 000	11,7	1911	390 000	12,9

Diese Zahlen bedürfen kaum eines Kommentars. Der Rückgang der Einfuhr hat seine Ursache in der Tabakernte Kubas, dessen Ware infolge des zollpolitischen Gegenseitigkeitsvertrags mit den Vereinigten Staaten immer mehr dorthin geht. Dagegen ist die Einfuhr von Domingotabak steigend gewesen. Die Ausfuhr geht fast allein nach Kuba, das sich unter amerikanischer Ägide von seinen revolutionären Wirren immer mehr erholt.

Bremens Handel mit Afrika weist steigende Zahlen auf. In der Einfuhr ist es namentlich Ägypten, das sich entwickelt. Die seit 1909 verdoppelte Einfuhr

Digitized by Google

dorther erreicht jetzt 12,3 Mill. Mk. und besteht fast gänzlich aus Baumwollsamen sowie etwas Zigaretten und Drogen. Die Wolleinfuhr aus Südafrika ist Konjunkturschwankungen unterworfen. Die Einfuhr aus Afrikas Westküste ist in guter Entwicklung. Sie umfaßte 1911 außer 7,3 Mill. Mk. für Ölfrüchte noch 0,6 Mill. für Kakao, 0,5 Mill. für Mahagoniholz und 0,3 für Baumwolle; sonst nur Kleinigkeiten. Im ganzen sind für Afrika folgende Zahlen zu verzeichnen:

	Einfuhr			Ausfuhr	
	Mill. D.-Z.	Mill. Mk.		Mill. D.-Z.	Mill. Mk.
1909	1,01	30,5	1909	0,16	4,7
1910	0,78	31,8	1910	0,20	5,0
1911	1,53	38,7	1911	0,19	6,7

Die Gesamtzahlen sind für die bremische Ausfuhr nach Asien erfreulich, die Einfuhr von dort nicht:

	Einfuhr			Ausfuhr	
	Mill. D.-Z.	Mill. Mk.		Mill. D.-Z.	Mill. Mk.
1909	2,69	76,0	1909	0,87	58,5
1910	2,98	102,5	1910	0,79	56,9
1911	2,27	89,0	1911	0,95	70,8

Die Einfuhr hat nach vorübergehender Zunahme im Jahre 1910 jetzt wieder abgenommen, und zwar fällt ein Hauptabnahmeposten auf Reis, nämlich 3,9 Mill. von Siam und 1,7 von Britisch-Ostindien; ferner 1,7 Mill. auf Kopra aus Niederländisch-Ostindien. Die Baumwolleinfuhr aus Ostindien ist noch weiter zurückgegangen, von 7,2 auf 3,6 Mill. Mk. Jute erfuhr dagegen eine Erhöhung von 6,4 auf 7,4 Mill. Mk. Sämereien gingen von 4 auf 3 Mill. Mk. zurück. Guttapercha stieg von 1,0 auf 2,6 Mill. Mk.

Die im Jahre 1910 von 11,5 auf 21,4 Mill. Mk. gestiegene Einfuhr aus China konnte sich nicht ganz auf dieser Höhe behaupten; sie sank auf 20,6 Mill. Diejenige aus Japan erlitt eine noch stärkere Abnahme, von 11,7 auf 9,8 Mill.

Digitized by Google

An der Entwicklung der Ausfuhr nahmen alle Länder teil: Britisch-Ostindien mit 2,7, China mit 7,6 und Japan mit 3,4 Mill. Mk.

Es bleibt nur noch Australien zu betrachten:

	Einfuhr			Ausfuhr	
	Mill. D.-Z.	Mill. Mk.		Mill. D.-Z.	Mill. Mk.
1909	0,85	93,9	1909	0,69	32,5
1910	1,01	111,2	1910	0,75	37,6
1911	1,05	107,2	1911	0,82	40,4

Entscheidend ist der Handel in roher Wolle. Die Einfuhr vom Festlande hat um 27 000 D.-Z. und 7,2 Mill. Mk. abgenommen. Sie erreicht aber immer noch den bedeutenden Betrag von 389 000 D.-Z. und 72,4 Mill. Mk. Neuseeland dagegen ist mit 1200 D.-Z. und 2,2 Mill. Mk. neu erschienen. Die Einfuhr von Kupfer, Zinn, Blei hat sich um etliche Millionen günstiger gestaltet, die von Kopra ist wenig verändert. — Die Ausfuhr ist zu mannigfaltig, als daß man ihr hier im einzelnen nachgehen könnte. Daß der Schwerpunkt ihrer günstigen Gestaltung in den Industrie-Erzeugnissen liegt, ist selbstverständlich. Ebenso, daß auch für die Ausfuhr hauptsächlich das Festland und Neuseeland in Betracht kommen: 38,8 Mill. Mk., während auf die übrige deutsche und britische Inselwelt zusammen nur 1,6 Mill. entfallen.

Was sodann die einzelnen Artikel des bremischen Handels betrifft, so ist Baumwolle, die vom Werte der ganzen überseeischen Einfuhr Bremens mehr als 41 Pzt. erreicht, und an der Zunahme allein mit 88 Mill. Mark beteiligt ist, bereits betrachtet worden.

Tabak hatte im letzten Jahrfünft in seiner Einfuhr folgende Entwicklung:

1907	638 000	D.-Z.	72,2	Mill.	Mk.
1908	507 000	„	56,1	„	„
1909	617 000	„	62,8	„	„
1910	595 000	„	60,6	„	„
1911	579 000	„	63,7	„	„

Digitized by Google

Das letzte Jahr steht also nicht sonderlich günstig da. Ähnlich ist es mit der Ausfuhr:

1907	570 000	D.-Z.	73,8	Mill.	Mk.
1908	552 000	„	71,4	„	„
1909	558 000	„	68,5	„	„
1910	540 000	„	65,5	„	„
1911	547 000	„	71,1	„	„

Die Schwankungen in der Menge sind weit geringer als bei der Einfuhr. Am stärksten waren die Einfuhrschwankungen beim Havanatabak. Von 2,0 Mill. Mk. im Jahre 1907 hob sich der Wert auf 6,2 im Jahre 1909, wogegen er im Jahre 1911 mit 1,5 Mill. seinen Tiefpunkt erreichte. Des Rückgangs im Brasiltabak um 3,5 Mill. Mk. gedachten wir schon. Sumatra stieg um 2,0 Mill., Domingo um 2,6, türkischer um 0,5, chinesischer um 0,7, Kentucky sank um 0,7, Virginy um 0,2. — Der Tabakhandel ist bis auf etwa sechs Prozent im bremischen Eigenhandel.

Getreide einschließlich Hülsenfrüchte übertrifft in der Menge die Baumwolle um weit mehr als das Doppelte, bleibt aber, was den Wert anbelangt, auf weniger als dem fünften Teil dieses Artikels. Von der seeseitigen Einfuhr Bremens macht Getreide mit 12 422 000 D.-Z. beinahe ein Drittel aus. Dazu kommt die landseitige Einfuhr mit 274 000 000 D.-Z. Aus den bekannten Ursachen ist die Gesamteinfuhr stark emporgeschnellt. 1909 betrug sie 8 289 000 D.-Z., 1910 9 394 000 und 1911 12 690 000 D.-Z. Darunter nehmen die verschiedenen Arten Futtergetreide weitaus den Hauptteil ein; auch die Zunahme kommt vor allem ihnen zugute, weit weniger dem Brotgetreide. Die Einfuhr verteilte sich 1911 wie folgt auf die einzelnen Arten:

Gerste	8 308 900	D.-Z.	92,4	Mill.	Mk.
Hafer	470 200	„	5,8	„	„
Mais	1 118 100	„	12,0	„	„

Digitized by Google

Malz	102 000 D.-Z.	3,0 Mill. Mk.	
Roggen	1 009 000 „	12,2 „	„
Weizen	1 382 000 „	21,8 „	„

An Getreide und Hülsenfrüchten ist der Speditionshandel mit 37 Pzt. beteiligt, auch dieser Artikel befindet sich also ganz überwiegend im bremischen Eigenhandel.

Der Handel in Schafwolle ist sehr stabil, er ist in den beiden letzten Jahren um geringe Mengen und Werte zurückgegangen:

1909	877 000 D.-Z.	155,0 Mill. Mk.	
1910	883 000 „	163,3 „	„
1911	860 000 „	155,1 „	„

Von dem Werte macht die australische Wolle mit 81 Mill. Mk. mehr als die Hälfte aus. Von Argentinien kam für 54 Mill., vom Kapland für 17, sonst für 3 Mill. Mk. Im Wollhandel überwiegt die Spedition, ihr gehören 77 Pzt. der Gesamtsumme an.

Von den kleineren Artikeln sei auf Kaffee verwiesen. Die Menge ist seit 1909 um etwa ein Zehntel zurückgegangen, der Wert, der Konjunktur entsprechend, auf 28,8 Mill. gestiegen.

Reis, früher ein Hauptartikel, ist abermals gesunken, sowohl in der Menge wie im Wert. Er macht nur noch 1 195 000 D.-Z., 21,9 Mill. Mk. aus.

Steinkohlen sind selbstverständlich ein immer steigender Artikel. Von der Gesamteinfuhr im Umfang von 12 688 000 D.-Z. im Werte von nur 18,9 Mill. Mk. kamen 4 072 000 D.-Z. 5,7 Mill. Mk. seewärts, 8 615 000 D.-Z. 13,2 Mill. Mk. landwärts.

In rascher Entwicklung befindet sich der Handel mit Düngesalzen. Als Kalidüngesalz werden für 1911 1 918 000 D.-Z. im Werte von 24,8 Mill. Mk. angeführt gegen nur 692 000 D.-Z. 9,1 Mill. Mk. 1909. Außerdem Kainit (das auch zu den Düngesalzen gehört) 2 260 000 D.-Z. 8,9 Mill. Mk., andere Abraumsalze 552 000 D.-Z. 2,1 Mill. Mk.

Digitized by Google

Infolge der Betriebseröffnung der Norddeutschen Hütte ist Eisenerz, früher kaum vorkommend, ein der Menge nach namhafter Artikel geworden: 1 477 000 D.-Z.; Wert nur 2,1 Mill. Mk. — Zinkerze 237 000 D.-Z., Wert 3,3 Mill. Mk. Andere Erze ca. 3,1 Mill. Mk.

Rohes Pelzwerk erreicht den kolossalen Wert von 69,6 Mill. Mk., es geht hier fast nur als Speditionsgut durch. Einfuhr seewärts 20,3 Mill. Mk., landwärts 49,3 Mill. Mk. In der Ausfuhr ist das Verhältnis beinahe umgekehrt.

Der Holzhandel bewertet sich unter geringen Schwankungen auf 22—24½ Mill. Mk.; das Jahr 1911 steht mit 24½ Mill. Mk. obenan. Bis auf rund 12 Mill. kommt die ganze Zufuhr zur See. Die Eiseneinfuhr von ca. 31 Mill. Mk. kommt fast ausschließlich aus dem Binnenlande, noch größer ist die Kupfereinfuhr 32,9 Mill. Mk., eine Summe, von der 30,8 Mill. Mk. der seeseitigen Zufuhr zuzuschreiben sind.

Ölnüsse sind ein schwankender Artikel. Im vorigen Jahre belief sich die Einfuhr auf 22,2 Mill. Mk., wovon 13,6 auf Kopra, 3,9 auf Erdnüsse, 4,7 auf Palmkerne entfallen. Daneben bildet Baumwollsamen mit 11,9 Mill. Mk. einen besonderen Artikel, der erfreulicherweise in starkem Aufschwung ist.

Industrieartikel machen den Hauptposten unserer Einfuhr aus dem Deutschen Reich aus. Diese setzt sich für die letzten Jahre wie folgt zusammen, und zwar nach Wert in Millionen Mark:

	1909	1910	1911
Verzehrungsgegenstände . . .	108	103	111
Bau- und Brennmaterialien .	24	25	25
Rohstoffe und Halbfabrikate .	165	205	223
Manufakturwaren	120	120	113
andere Fabrikate	209	240	260
	626	693	732

Digitized by Google

DIE BREMISCHE SEEHANDELS-FLOTTE

wies nach dem »Jahrbuch für bremische Statistik für 1911« im Jahre 1911 713 Schiffe von 893767 Netto-Registertons auf.

Die Entwicklung der Flotte seit dem Jahre 1847, von welchem Zeitpunkt ab zuverlässige amtliche Angaben vorliegen, zeigt folgendes Bild:

31. Dez.			Bestand	
1847	246	Schiffe	68 817	Netto-Registertons
1857	279	„	123 633	„
1867	306	„	167 427	„
1877	274	„	216 032	„
1887	344	„	324 918	„
1897	472	„	450 132	„
1906	663	„	765 635	„
1907	730	„	840 828	„
1908	730	„	845 809	„
1909	722	„	851 234	„
1910	690	„	861 472	„
1911	713	„	893 767	„

Besonders kräftig war die Steigerung im Jahre 1907, einem Jahre der wirtschaftlichen Hochkonjunktur, sie betrug 75 193 Netto-Registertons oder fast 10 Pzt. Seitdem war die Zunahme schleppend, erst im Jahre 1911 wurde sie besser, es brachte eine Steigerung von 32 295 Netto-Registertons oder 3,7 Pzt. Über Abgang und Zugang im Jahre 1911 werden folgende Zahlen mitgeteilt.

Eine Abnahme der Flotte erfolgte durch Strandung oder Verlust: 13 Schiffe von 6343 Reg.-Tons, durch Verkauf oder Verlegung des Heimathafens 13 Schiffe von 20809 Tons, durch Umbau, Neumessung 2235 Tons, zusammen also Abgang 29 387 Tons. Der Zugang betrug durch Neubau auf Weserwerften 31 Schiffe von 36689 Tons, auf anderen deutschen Werften 3

Digitized by Google

Schiffe von 9298 Tons, im Ausland 2 Schiffe von 4768 Tons, durch Ankauf, Verlegung des Heimathafens 11 Schiffe von 10772 Tons, durch Umbau, Neumessung 2 Schiffe von 155 Tons, insgesamt Zugang 49 Schiffe von 61 682 Tons.

Nach der Bauart der Schiffe zeigte sich folgende Entwicklung der heimischen Handelsflotte in Netto-Registertons:

31. Dez.	Dampfer	Vollschiffe	Barken
1847	—	30578	18510
1857	2670	55704	49598
1877	57380	53212	100193
1897	252227	108169	62315
1907	675941	53992	51951
1908	687965	48240	47736
1909	711913	33989	43165
1910	725580	29188	45532
1911	754258	27635	49760

31. Dez.	Seeleichter	and. Schiffe
1847	—	19729
1857	—	15661
1877	1793	3454
1897	25580	1841
1907	55270	3674
1908	58136	3732
1909	58072	4095
1910	56718	4454
1911	57795	4319

Die Dampfer herrschen mit 84 Pzt. Anteil an der ganzen bremischen Handelsflotte vor, nur 16 Pzt. entfallen also auf die sämtlichen übrigen Schiffe.

In dem Zeitraum von 1887 bis 1897 betrug die Tonnage der Vollschiffe noch über 100000 Reg.-Tons, jetzt nur noch 27635 Tons. Der gleiche Rückgang zeigt sich auch bei der Flotte der Barken, im Jahre 1882 waren es noch fast 112000 Tons, jetzt nur noch 49760 Tons.

Digitized by Google

AUS DER LLOYDSTATISTIK.

Passagier-Beförderung.

Auf den Linien des Norddeutschen Lloyd, mit Ausnahme des Nordseebäderverkehrs, sind im Jahre 1911 514272 Passagiere befördert worden gegen 562608 im Vorjahre. Damit beträgt die Gesamtzahl der im transozeanischen Verkehr von der Gesellschaft bis Ende 1911 beförderten Passagiere 9187057.

Die im Jahre 1911 beförderten Passagiere verteilten sich wie folgt:

	Ausreise	Heimreise
Transatlantische Fahrt	219657	133068
Lokalverkehr	5435	5095
Kanada (Nur Lloyd)	950	—
Austral-Japan-Linie	1371	1642
Singapore-Neuguinea-Linie . .	902	873
Vergnügungsfahrten	279	—
Orient-Küstenfahrt	72500	72500
Total	301094	213178

Nach den Zusammenstellungen des Bremischen Statistischen Amtes gestaltete sich der Passagierverkehr über Bremen im Jahre 1911 gegenüber den Jahren 1910, 1909 und 1908 wie folgt:

	1911	1910	1909	1908
Beförderte Personen.....	139605	182454	166690	95798
davon				
Kajütspassagiere	38422	38088	34381	29051
darunter Auswanderer...	21851	21130	16890	920
Zwischendeckspassagiere ..	101183	144366	132309	66747
darunter Auswanderer...	93193	136766	127527	63706
Auswanderer zusammen...	115044	157896	144417	77626
davon Deutsche.....	12199	13913	11962	10122
Fremde.....	102845	143983	132455	64504

Digitized by Google

Die überseeische Auswanderung über Bremen ergab hinsichtlich der Einwanderungsländer folgende Ziffern:

Es wanderten aus nach	1911	1910	1909
Großbritannien	1 579	691	1 364
Kanada	3 520	2 954	1 201
den Ver. Staaten v. Amerika	101 438	149 860	134 364
Brasilien	5 822	536	3 065
den La Plata-Staaten . . .	2 121	3 607	4 068
Ägypten	2	3	3
Britisch-Südafrika	126	36	97
Australien	436	209	255
zusammen	115 044	157 896	144 417

Diese Ziffern setzen sich, nach Auswanderungsgebieten getrennt, wie folgt zusammen:

	1911	1910	1909
aus dem Deutschen Reiche .	12 199	13 913	11 962
anderen europäischen Staaten	102 766	143 934	132 373
überseeischen Staaten	85	49	82
zusammen	115 044	157 896	144 417

Die meisten Auswanderer kamen wieder aus Österreich, Ungarn und Rußland.

Insgesamt war die überseeische Auswanderung über bremische Häfen im Jahre 1911 um 42 852 Personen niedriger als im Jahre 1910 und um 29 373 niedriger als im Jahre 1909.

Die von dem Landungsagenten auf Ellis Island, Mr. Wm. C. Moore, zusammengestellte Jahresübersicht über den Anteil der einzelnen Dampfschiffsgesellschaften am überseeischen Passagierverkehr nach New York im Jahre 1911 läßt auf der ganzen Linie eine mehr oder minder große Abnahme der Zahl der in New York gelandeten Passagiere gegenüber dem Vorjahre erkennen. Dieser Abnahme liegt ein weiterer Rückgang des

Digitized by Google

Zwischendeck-Passagierverkehrs zu Grunde, während der Kajütenverkehr aller Linien wenig oder gar nicht geschwankt, ja eine ganz geringe Steigerung erfahren hat

Den Anteil des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie am New Yorker Passagier-Verkehr

illustriert folgende Tabelle:

Jahr	Reisen	I. Kajüte	II. Kajüte	Zwischendeck	Total	Davon	
						Nordd. Lloyd	Hamburg-Amerika L.
1900	838	137 852		403 491	541 343	188 720	95 902
1901	887	128 143		438 868	567 011	124 344	99 537
1902	922	139 848		574 276	714 124	138 464	119 686
1903	969	67 808	93 630	643 358	804 796	155 050	138 423
1904	967	68 704	93 685	572 798	735 187	135 547	120 323
1905	1006	77 835	107 097	776 330	961 262	177 871	138 621
1906	1097	84 435	134 285	940 831	1 159 551	194 523	185 689
1907	1182	94 961	156 470	1 036 186	1 287 617	221 121	200 879
1908	1049	84 403	117 251	309 979	511 633	87 046	69 520
1909	2044	130 017	167 252	771 380	1 068 649	169 234	143 584
1910	2230	146 027	187 783	770 542	1 104 352	160 824	154 050
1911	2280	149 173	185 772	510 565	845 510	118 871	97 286

Es ist bemerkenswert, daß die ungünstigen Verkehrsziffern keinen Einfluß auf die Gesamt-Frequenz der Dampferfahrten ausgeübt haben, sondern diese weiter gestiegen ist, so daß der für den einzelnen Passagier durchschnittlich verfügbare Raum bedeutend größer ist, als in den vorhergehenden Jahren. Auf Rentabilität und Fahrpreise ist dies von größtem Einfluß.

Unter den Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche im nordatlantischen Verkehr vom Kanal nach New York beteiligt waren, stehen die beiden großen deutschen transatlantischen Linien, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie, an der Spitze. Auf sie entfällt zurzeit etwas mehr als ein Viertel der gesamten Passagierbeförderung dieses Verkehrs.

Der beförderten Passagierzahl nach ergibt sich für das Jahr 1911 folgende Reihenfolge:

Digitized by Google

Reederei	I. Kl.	II. Kl.	Zwischendeck	Total	Reisen
Norddeutscher Lloyd	14 898	23 472	51 799	90 169	95
Hamburg-Amerika Linie...	10 289	21 030	53 858	85 177	75
Cunard Line.....	14 655	17 601	36 466	68 722	61
White Star Line	15 710	21 893	30 779	68 382	84
French Line	4 509	16 030	38 696	59 235	107
Red Star Line	3 592	12 800	33 476	49 868	53
Holland-American Line ...	5 352	12 900	22 752	41 004	44
Anchor Line.....	2 637	15 121	11 279	29 037	49
American Line.....	3 304	6 543	9 994	19 841	41
Russian American Line ...	71	2 991	16 161	19 223	23
Skandinavian American Line	1 182	4 026	13 539	18 747	30
Uranium SS. Line	99	448	5 845	6 392	25
Atlantic Transport Line...	3 335	—	237	3 572	47

Vorstehende Tabelle bezieht sich, wie oben erwähnt, nur auf den nordatlantischen Verkehr vom Kanal nach New York. Was den Norddeutschen Lloyd betrifft, so hat er außerdem noch 39 400 Passagiere nach Baltimore, Philadelphia und Galveston auf seinen direkten Linien befördert.

Es ist naturgemäß, daß mit dem Rückgang des Zwischendeckspassagierverkehrs auch eine Verminderung der Dampferexpeditionen verbunden war. Diese betrug beim Norddeutschen Lloyd 6, d. h. 95 in 1911 gegen 101 in 1910, bei der Hamburg-Amerika Linie 11, d. h. 75 in 1911 gegen 86 in 1910.

Der Norddeutsche Lloyd hat mit dem Dampfer »George Washington« die höchsten Ziffern im Passagierverkehr aufzuweisen, da dieser Dampfer regelmäßig in Fahrt gewesen ist und wegen seiner Größe und seiner Einrichtungen eine bevorzugte Stellung einnimmt.

Die Reihenfolge der Gesellschaften ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

Digitized by Google

Reederei	I. Kl.	II. Kl.	Zwischen-deck	Total	Reisen
Norddeutscher Lloyd	1 996	4 960	21 746	28 702	25
Navigazione Gen. Italiana..	914	930	20 071	21 915	24
Fabre Line	609	790	14 469	15 868	40
La Veloce	849	1 493	13 375	15 717	17
White Star Line	754	1 737	10 356	12 847	10
Hamburg-Amerika Linie...	924	2 873	8 312	12 109	15
Lloyd Sabando.....	1 244	103	8 544	9 890	14
Italia Soc. di Navig. a Vapore	256	1 289	8 115	9 660	18
Anchor Line.....	142	45	8 566	8 708	18
Hellenic Transport Line ..	1 660	453	5 739	7 852	13
Sicula Americana	169	236	7 137	7 542	12
Nat. St. Nav. Co. of Greece	157	707	5 472	6 336	9
Compañia Transatlantica ..	532	476	172	1 180	12

Der Verkehr zwischen den adriatischen Häfen Fiume und Triest nach New York wird hauptsächlich von der Cunard Line und der Austro-Americana unterhalten.

Im Jahre 1911 wurden befördert:

	I. Kl.	II. Kl.	Zw.-D.	Total	Reisen
Cunard Line . .	844	3888	21 287	26019	26
Austro-Americana	706	3531	19324	23561	32

Frachtverkehr.

An Ladung wurden von den Lloyddampfern im Jahre 1911 3 586 178 Frachttons gefahren gegen 3 316 633 Tons im Vorjahre.

Von den Dampfern des Norddeutschen Lloyd durchlaufene Entfernungen und Zahl der Reisen.

Linien	Seemeilen	Zahl der Reisen
Bremen—New York (Schnelldampferlinie)	256 179	35
Bremen—New York (Postdampferlinie) ..	348 591	48
Bremen—Baltimore	318 649	40 (12 über Philadelphia)
Bremen—Galveston.....	150 761	14 (13 über Philadelphia)
Genua—New York	252 896	27
Bremen—Kanada	50 183	7

Digitized by Google

Linien	Seemeilen	Zahl der Reisen
Bremen—Kuba	148 436	12
Bremen—Brasilien	364 420	29
Bremen—La Plata	392 753	29
Bremen—Australien (Frachtdampfer)	515 605	19
Bremen—Australien (Reichspostd.)	342 454	13
Bremen—Ostasien (Reichspostd.)	680 574	26
Austral-Japan-Linie	180 012	13
Singapore-Neu-Guinea-Linie	57 064	7
Marseille (Genua)—Alexandrien	168 987	60
Marseille—Levante	98 957	21
Vergnügungsreisen	13 285	3
Marinetransportreisen	44 631	2
Schulschiffreisen	30 367	2
Extrareisen	15 607	408
Reisen der in Singapore station. Dampfer	443 976	304
„ „ „ Hongkong „ „	705 900	292
„ „ „ Shanghai „ „	107 148	105
„ „ „ Bangkok „ Dampfleichter und Schlepper	25 719	239
Insgesamt	5 713 064	940

= etwa 265 mal den Umfang der Erde.

Die Besatzungen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd und ihre Dienstzeit.

Auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd waren am 1. Mai 1911 im ganzen 11122 Mann beschäftigt, von denen 10852 auf überseeischen Dampfern, 270 auf Dampfern der indo-chinesischen Küstenfahrt angestellt waren. Davon waren im Dienst im

1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr
2757	1095	838	774	670

6. Jahr	7. Jahr	8. Jahr	9. Jahr	10. Jahr
563	443	413	348	372

10—15 Jahre	15—20 Jahre	20—25 Jahre	über 25 Jahre
1483	657	491	215

Digitized by Google

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die verschiedenen Chargen, ihre Dienstzeit beim Norddeutschen Lloyd, über die Zahl derer, die in der Kaiserlichen Marine gedient haben und zur Marine-Reserve (einschl. Seewehr I. und II. Aufgebot etc.) gehören:

A. Mannschaften der überseeischen Dampfer.

Stellung	Anzahl	Dienstjahre						In der Kaiserl. Marine gedient	Zur Marine-reserve (einschl. Seewehr I. u. II. Aufg. etc.) geh.	Marine-Reserveoffizier
		1—5	5—10	10—15	15—20	20—25	über 25			
Kapitän	76	—	2	4	10	43	17	60	9	10
1. Offizier	78	—	5	57	16	—	—	68	34	26
2. do.	104	2	59	43	—	—	—	76	46	24
3. do.	74	36	34	4	—	—	—	49	42	14
4. do.	60	43	17	—	—	—	—	27	25	2
Arzt	77	66	4	5	1	1	7	7	3	7
Zahlmeister	77	8	22	19	7	11	10	14	17	—
Zahlmeister-Assistent	20	17	1	2	—	—	—	5	7	—
Gepäckmeister	28	—	9	10	6	2	1	13	11	—
Bootsmann	123	9	32	43	20	14	5	81	61	—
Zimmermann	124	43	37	25	11	5	3	57	51	—
Steurer	216	47	51	58	29	20	11	128	88	1
Segelmacher	29	4	9	8	4	3	1	19	14	—
Zwischendecks-steward bezw. Aufwärter III. Kl.	300	151	60	48	22	12	7	57	53	—
Matrose	810	516	210	52	22	10	4	235	224	—
Leichtmatrose	324	324	—	—	—	—	—	6	2	—
Junge	252	252	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Maschinist	81	—	—	3	3	38	37	31	6	1
2. do.	83	—	1	12	44	22	4	33	22	—
3. do.	126	2	18	80	20	4	2	59	45	2
4. do.	140	24	102	13	—	—	—	42	52	3
Maschinisten-Assist.	179	173	6	—	—	—	—	16	12	—
Elektriker	52	40	6	6	—	—	—	9	10	—
Hydrauliker	8	3	2	1	2	—	—	4	2	—
Eismaschinenwärter	37	8	10	9	5	4	1	10	12	—
Schmierer	331	79	120	64	39	17	2	89	136	—
Kesselschmied	36	15	7	5	8	1	—	5	8	—
Lagermeister	52	2	5	7	21	14	3	10	10	—
Oberheizer	173	6	23	62	42	25	15	38	45	—
Heizer	1062	531	296	144	56	31	4	181	314	—
Kohlenzieher	1069	1035	21	10	2	1	—	79	134	—
Oberkoch	50	—	5	15	16	10	4	8	9	—
1. Koch	31	6	7	6	5	7	—	1	11	—
2. do.	204	129	54	16	3	2	—	26	53	—
3. do.	93	91	2	—	—	—	—	3	3	—
Dampfkoch	112	37	33	28	8	3	3	20	27	—

Digitized by Google

Stellung	Anzahl	Dienstjahre						In der Kaiserl. Marine gedient	Zur Marine-reserve (einschl. Seewehr I. u. II. Aufg. etc.) geh.	Marine-Reserveoffizier
		1—5	5—10	10—15	15—20	20—25	über 25			
Bäcker	164	96	37	20	6	3	2	21	40	—
Konditor	74	47	16	2	7	2	—	2	17	—
Proviantsteward	70	—	6	20	17	18	9	6	12	—
Schlachter	96	43	29	19	5	—	—	8	30	—
Lampenwärter	61	23	11	15	5	4	3	9	10	—
Aufwäscher	552	502	41	8	1	—	—	27	64	—
Barbier	58	16	17	15	5	3	2	1	11	—
Heilgehilfe	23	16	4	2	1	—	—	1	1	—
Obersteward	48	—	3	3	8	22	12	7	10	—
1. Steward	31	7	8	11	2	2	1	9	10	—
2. do.	86	5	11	28	22	14	6	24	23	—
Pantrymann	101	10	43	24	8	6	1	19	33	—
Pantrygehilfe	151	115	18	2	—	—	—	12	23	—
Stewardeß	221	142	44	16	6	9	4	—	—	—
Steward	2348	1232	485	363	130	99	39	341	468	—
Dolmetscher	18	13	3	2	—	—	—	1	1	—
Telegraphist	31	29	2	—	—	—	—	3	4	—
Krankenwärterinnen	10	9	1	—	—	—	—	—	—	—
Zwischende ks-Oberwärter	16	1	1	5	2	5	2	11	4	—
Buchhändler	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen...	10852	6038	2051	1414	647	487	215	2058	2359	90

B. Mannschaften der indo-chinesischen Küstenfahrt.

Stellung	Anzahl	Dienstjahre						In der Kaiserl. Marine gedient	Zur Marine-reserve (einschl. Seewehr I. u. II. Aufg. etc.) geh.	Marine-Reserveoffizier
		1—5	5—10	10—15	15—20	20—25	über 25			
Kapitän	49	2	4	35	7	—	—	40	27	7
1. Offizier	42	16	25	1	—	—	—	32	30	4
2. do.	44	38	4	2	—	—	—	33	27	3
3. do.	7	3	1	—	—	1	—	3	2	—
Arzt	4	4	—	—	—	—	—	2	1	—
Zahlmeister	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Maschinist	43	5	13	20	3	2	—	23	23	1
2. do.	41	13	21	7	—	—	—	20	24	—
3. do	35	15	18	1	—	1	—	14	18	—
Maschinisten-Assist.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obersteward	5	—	2	3		—	—	—	3	—
Zusammen...	270	96	88	69	10	4	—	167	155	15

Digitized by Google

An- und Abmusterungen.

Nach dem Bericht des Seemannsamtes Bremen wurden von den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven, Vegesack im Jahre 1911 63945 (62526) Personen für in bremischen Häfen liegende Schiffe durch 3999 (3786) Verhandlungen an- und abgemustert. Angemustert wurden 32998 (32775) Personen durch 2021 (1919) Verhandlungen. Unter den Angemusterten befanden sich 949 (894) Steuerleute, 1039 (958) Maschinisten, 191 (213) Bootsleute, 1265 (1206) Köche, 4491 (3668) Matrosen, 2066 (1980) Leichtmatrosen, 1068 (945) Jungen, 4971 (4332) Heizer und 4396 (4323) Kohlenzieher. Von den 1068 Jungen waren 603 (590) unbefahren. Abgemustert wurden 30947 (29715) Personen.

Was die Anmusterungen des Norddeutschen Lloyd betrifft, so stellten sich die Ziffern im Vergleich zu den Gesamtziffern des Seemannsamts wie folgt:

	Seemannsamt	Nordd. Lloyd	in Prozenten
1911	32998	25772	78.1 %
1910	32775	26282	80.2 %
1909	32946	25951	78.8 %
1908	29900	22733	76.0 %
1907	36930	27959	75.7 %

An Desertionen wurden im ganzen 2422 Fälle angezeigt, an denen unter anderen beteiligt waren: 1269 (1218) Kohlenzieher, 232 (237) und 519 (469) Aufwärter. Unter den Desertionshäfen stehen an der Spitze: New York mit 1578 (1626), Bremerhaven mit 312 (346), Baltimore mit 124 (158), Sydney mit 96 (42) Fällen.

Die mittlere Matrosenheuer ist nach dem Bericht des Bremer Seemannsamtes von 63,4 Mk. im Jahre 1906 auf 68,5 Mk. im Jahre 1911 gestiegen.

Digitized by Google

Proviantverbrauch 1911.

Fleischwaren.

Rindfleisch, frisches	5 439 045	Pfund
Schweinefleisch, frisches	678 348	„
Kalbfleisch, frisches	771 881	„
Hammelfleisch, frisches	1 018 929	„
Lammfleisch, frisches	78 096	„
Kasseler Braten	40 140	„
Kalbsköpfe	11 741	Stück
Kalbsmidder	30 231	Pfund
Leber, Nieren, Zungen etc.	318 739	„
Rindfleisch, gesalzen	239 941	„
Schweinefleisch, gesalzen	214 077	„
Lammfleisch, gesalzen	15 364	„
Rindfleisch, preserviert	149 909	„
Corned-Beef	185 739	„
Hammelfleisch, preserviert	2 832	„
Speck, geräuchert	337 158	„
Schinken	23 386	Stück
Nagelholz	18 151	Pfund
Wurst, frische	292 218	„
„ geräucherte	85 070	„

Fische etc.

Fische, frische	980 312	„
Klippfisch	82 502	„
Thunfisch	22 788	„
Fische, geräucherte und gesalzene	58 518	„
Heringe, gesalzene	1 002	Tonnen
„ für Kajüte	15 201	Büchsen
Sardellen	25 372	„
Lachs, geräucherter	16 118	Pfund
Schildkröten	12 792	„
Austern, frische	355 514	Stück
Hummer, Krabben und Granat	79 658	Pfund
Krebse, Suppen- und Tafel-	72 126	Stück
Clams	111 851	„
Matjes-Heringe	48 280	„

Geflügel und Wild.

Enten	218 626	Pfund
Hühner	140 129	„
Küken	369 473	„
Poularden	79 827	„
Kapaunen	114 233	„
Gänse	114 346	„
Puter	243 701	„

Digitized by Google

Tauben	62 244	Pfund
Rebhühner	15 609	Stück
Schnepfen	10 823	„
Fasanen	14 526	„
Wachteln	19 658	„
Perlhühner	4 276	„
Schneehühner	56	„
Moorhühner	1 737	„
Birkhühner	310	„
Haselhühner	1 718	„
Präriehühner	3 553	„
Regenpfeifer	1 955	„
Wildenten	1 618	„
Hasen	3 485	„
Rehwild	38 958	Pfund

Konserven.

Fleisch-Konserven	79 186	Büchs. u. Gl.
Fisch- „	128 345	„
Gemüse- „	365 890	„
Champignons etc.	49 506	„
Frucht-Konserven	164 210	„
Gurken, Pickles etc.	67 753	„
Verschiedene Konserven	56 123	„

Sonstige Proviantartikel.

Schnittbohnen, gesalzene	200 778	Pfund
Sauerkohl	423 399	„
Grünkohl, getrockneter	17 920	„
Julienne und Sellerie	28 938	Pakete
Erbsen	215 286	Pfund
Bohnen	309 354	„
Linsen	174 154	„
Graupen	72 956	„
Makkaroni	296 770	„
Nudeln	5 070	„
Eiergrütze	13 938	„
Sago	21 332	„
Reis	996 270	„
Hafergrütze	123 141	„
Tomatenpaste	24 496	„
Mehl, Roggen-	719 100	„
„ Weizen-	5 132 763	„
„ Buchweizen-	5 340	„
Hefe	83 976	„
Hopfen	537	„
Malz	524	„

Digitized by Google

Graubrot, Weißbrot und Brötchen	562 848	Pfund
Schwarzbrot	1 283 782	„
Keks	174 441	„
Weizenpuder	23 903	„
Puddingpulver	31 099	Pakete
Maisgries	36 117	Pfund
Biskuits	121 683	„
Marzipanmasse	10 018	„
Kokosnuß, geraspelt	3 689	„
Zucker	892 404	„
Würfelzucker	148 541	„
Sirup	21 301	„
Kaffee, gerösteter	421 727	„
Tee	33 446	„
Zichorien	27 433	„
Schokolade und Kakao	41 108	„
Milch, kondensierte	492 134	Büchsen
„ frische	54 248	Liter
Sahne	56 197	Fl. u. Büchs.
„ frische	9 222	Liter
Yoghourt	2 958	Pfund
Kartoffeln	16 499 751	„
„ Brat-	8 217	„
Butter	1 036 847	„
Marmelade und Pflaumenmus	146 757	„
Pickles	41 623	„
Salzgurken	387 502	Stück
Eier	6 493 231	„
Trinkeier	299 115	„
Speiseöl	112 036	Flaschen
Salz	907 053	Pfund
Pflaumen und Zwetschen	194 986	„
Schnittäpfel	125 945	„
Traubenrosinen	1 000	„
Rosinen, Korinthen, Sukkade	51 990	„
Brünellen, getrocknet	60	„
Aprikosen, Birnen, Pfirsiche, getrocknete	79 446	„
Feigen	3 648	„
Nüsse	15 921	„
Mandeln	9 197	„
Kastanien, Oliven etc.	13 402	„
Käse	303 965	„
„	39 268	Schachteln
Gelatine	3 677	Pfund
Vanille	11 592	Stangen
Macisnüsse	17 727	Stück
Gewürze	15 219	Pfund

Digitized by Google

Olivenöl	41 708	Pfund
Essig	224 158	Liter
Branntwein	353 112	„
Rotwein in Fässern	422 056	„
Zitronensaft	6 248	Flaschen
Rahmeis	128 634	Schachteln
Eis	19 020 018	Pfund
Kohlensäure	1 183	Flaschen
Stearinlichte	6 306	Stück
Seife, gelbe	100 419	Pfund
„ Toilette-	134 000	Stück
Reibhölzer	12 243	Schachteln
Zwiebeln	635 137	Pfund
Apfelsinen und Mandarinen	2 624 790	Stück
Zitronen	1 595 159	„
Grapefruits	113 629	„
Weintrauben	97 630	Pfund
Bananen	203 669	„
Ananas	33 439	Stück
Äpfel und Birnen	859 629	Pfund
Sonstiges Obst	148 339	„
Melonen, Papayas	36 337	Stück
Mangoes	59 235	„
Mangosteens	108 111	„
Datteln	1 534	Pfund
Gemüse ... im Werte von	528 900	Mark
Zigarren, Zigaretten	5 840 129	Stück
Tabak	28 175	Pakete

Getränke.

Champagner	44 481	Flaschen
Rotwein	67 357	„
Rhein- und Moselweine	136 656	„
Südwein	21 805	„
Kognak	15 940	„
Spirituosen	63 802	„
Lagerbiere	814 266	„
„ in Fässer	1 508 236	Liter
Mineralwasser	458 712	Flaschen

Der Gesamtverbrauch an Kohlen auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd belief sich im Jahre 1911 auf 1 731 789 Tonnen im Werte von Mk. 28 693 864.

Der Anschaffungswert der vom Norddeutschen Lloyd im Jahre 1911 verbrauchten Proviantartikel beträgt ca. 18½ Millionen Mark.

Digitized by Google

Reisen

der Lloyddampfer

im Jahre 1911.

Digitized by Google

Digitized by Google

Bremen—New York.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an New York	ab New York	an Bremerhaven	
	1910	1910	1911	1911	
George Washington	13. Dez.	22. Dez.	3. Jan.	12. Jan.	
Frankfurt	15. Dez.	29. Dez.	von Galveston zurück		cf. Philadelphia und Galveston
		1911			
Breslau	22. Dez.	4. Jan.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Friedrich der Große	31. Dez.	11. Jan.	15. Jan.	25. Jan.	
	1911				
Kronprinz Wilhelm	5. Jan.	12. Jan.	17. Jan.	24. Jan.	
Main	7. Jan.	19. Jan.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Rhein	14. Jan.	26. Jan.	7. Febr.	19. Febr.	
Prinz Friedrich Wilhelm.	17. Jan.	26. Jan.	31. Jan.	9. Febr.	
Brandenburg	21. Jan.	4. Febr.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Roon	28. Jan.	9. Febr.	16. Febr.	27. Febr.	
Kronprinz Wilhelm	31. Jan.	7. Febr.	14. Febr.	21. Febr.	
Bremen	4. Febr.	15. Febr.	21. Febr.	3. März	
Friedrich der Große	7. Febr.	18. Febr.	nach Genua zurück		„ Mittelmeer-Linie
George Washington	11. Febr.	19. Febr.	25. Febr.	5. März	
Prinz Friedrich Wilhelm.	18. Febr.	27. Febr.	7. März	16. März	
Rhein	25. Febr.	10. März	16. März	29. März	
Kronprinz Wilhelm	28. Febr.	7. März	14. März	21. März	
Zieten	4. März	16. März	23. März	3. April	
George Washington	11. März	19. März	30. März	8. April	
Roon	18. März	29. März	6. April	17. April	
Prinz Friedrich Wilhelm.	25. März	3. April	13. April	22. April	
Kronprinz Wilhelm	28. März	4. April	11. April	18. April	
Bremen	1. April	11. April	20. April	1. Mai	
Kaiser Wilhelm II.	4. April	11. April	18. April	25. April	
Rhein	8. April	20. April	27. April	8. Mai	
Kaiser Wilhelm der Große	11. April	18. April	25. April	2. Mai	
George Washington	15. April	24. April	4. Mai	12. Mai	
Kronprinzessin Cecilie ..	18. April	25. April	2. Mai	9. Mai	
Breslau	22. April	5. Mai	11. Mai	23. Mai	
Kronprinz Wilhelm	25. April	2. Mai	9. Mai	16. Mai	
Prinz Friedrich Wilhelm.	29. April	8. Mai	18. Mai	27. Mai	
Kaiser Wilhelm II.	2. Mai	9. Mai	16. Mai	23. Mai	
Barbarossa	6. Mai	17. Mai	25. Mai	5. Juni	
Kaiser Wilhelm der Große	9. Mai	16. Mai	23. Mai	30. Mai	
Bremen	13. Mai	23. Mai	1. Juni	11. Juni	

Digitized by Google

Bremen—New York.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an New York	ab New York	an Bremerhaven	
Kronprinzessin Cecilie ..	16. Mai	24. Mai	30. Mai	6. Juni	
George Washington	20. Mai	28. Mai	8. Juni	17. Juni	
Kronprinz Wilhelm	23. Mai	30. Mai	6. Juni	13. Juni	
Großer Kurfürst	27. Mai	6. Juni	15. Juni	25. Juni	
Kaiser Wilhelm II.	30. Mai	6. Juni	13. Juni	20. Juni	
Prinz Friedrich Wilhelm.	3. Juni	11. Juni	22. Juni	1. Juli	
Kaiser Wilhelm der Große	6. Juni	13. Juni	20. Juni	27. Juni	
Barbarossa	10. Juni	21. Juni	29. Juni	10. Juli	
Kronprinzessin Cecilie ..	13. Juni	20. Juni	27. Juni	4. Juli	
Bremen	17. Juni	28. Juni	6. Juli	16. Juli	
Kronprinz Wilhelm	20. Juni	27. Juni	4. Juli	11. Juli	
George Washington	23. Juni	2. Juli	13. Juli	21. Juli	
Kaiser Wilhelm II.	27. Juni	4. Juli	11. Juli	18. Juli	
Rhein	1. Juli	13. Juli	von Baltimore zurück		cf. Baltimore
Kaiser Wilhelm der Große	4. Juli	11. Juli	18. Juli	25. Juli	
Prinz Friedrich Wilhelm.	8. Juli	16. Juli	27. Juli	5. Aug.	
Kronprinzessin Cecilie ..	11. Juli	18. Juli	25. Juli	1. Aug.	
Berlin	von Genua nach NewYork		5. Aug.	14. Aug.	„ Mittelmeer
Friedrich der Große	15. Juli	25. Juli	nach Genua zurück		„ Mittelmeer
Kronprinz Wilhelm	18. Juli	25. Juli	1. Aug.	8. Aug.	
Barbarossa	22. Juli	2. Aug.	10. Aug.	21. Aug.	
Kaiser Wilhelm II.	25. Juli	1. Aug.	8. Aug.	15. Aug.	
Neckar	29. Juli	9. Aug.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Bremen	1. Aug.	11. Aug.	15. Aug.	25. Aug.	
George Washington	5. Aug.	14. Aug.	19. Aug.	27. Aug.	
Kronprinzessin Cecilie ..	8. Aug.	15. Aug.	22. Aug.	29. Aug.	
Prinz Friedrich Wilhelm.	12. Aug.	20. Aug.	31. Aug.	8. Sept.	
Kaiser Wilhelm der Große	15. Aug.	22. Aug.	29. Aug.	5. Sept.	
Rhein	19. Aug.	31. Aug.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Kaiser Wilhelm II.	22. Aug.	29. Aug.	5. Sept.	12. Sept.	
Berlin	26. Aug.	4. Sept.	nach Genua zurück		„ Mittelmeer
Kronprinz Wilhelm	29. Aug.	5. Sept.	12. Sept.	19. Sept.	
Main	31. Aug.	11. Sept.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
George Washington	2. Sept.	10. Sept.	16. Sept.	24. Sept.	
Kronprinzessin Cecilie ..	5. Sept.	12. Sept.	19. Sept.	26. Sept.	
Großer Kurfürst	9. Sept.	19. Sept.	28. Sept.	8. Okt.	

Digitized by Google

Bremen—New York.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an New York	ab New York	an Bremerhaven	
Kaiser Wilhelm der Große	12. Sept.	19. Sept.	26. Sept.	3. Okt.	
König Albert	von Genua nach NewYork		7. Okt.	17. Okt.	cf. Mittelmeer
Neckar	14. Sept.	24. Sept.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Prinz Friedrich Wilhelm.	16. Sept.	25. Sept.	5. Okt.	14. Okt.	
Kaiser Wilhelm II......	19. Sept.	26. Sept.	3. Okt.	10. Okt.	
Barbarossa	23. Sept.	5. Okt.	12. Okt.	23. Okt.	
Kronprinz Wilhelm	26. Sept.	3. Okt.	10. Okt.	17. Okt.	
Rhein.....	28. Sept.	10. Okt.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
George Washington.....	30. Sept.	9. Okt.	19. Okt.	27. Okt.	
Kronprinzessin Cecilie ..	3. Okt.	10. Okt.	17. Okt.	24. Okt.	
Friedrich der Große	7. Okt.	18. Okt.	26. Okt.	6. Nov.	
Kaiser Wilhelm der Große	10. Okt.	17. Okt.	24. Okt.	31. Okt.	
Main.....	12. Okt.	23. Okt.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Großer Kurfürst.....	14. Okt.	24. Okt.	2. Nov.	12. Nov.	
Kaiser Wilhelm II......	17. Okt.	24. Okt.	31. Okt.	7. Nov.	
Prinz Friedrich Wilhelm.	21. Okt.	31. Okt.	9. Nov.	18. Nov.	
Kronprinz Wilhelm	24. Okt.	31. Okt.	7. Nov.	14. Nov.	
Barbarossa	28. Okt.	10. Nov.	16. Nov.	27. Nov.	
Kronprinzessin Cecilie ..	31. Okt.	7. Nov.	14. Nov.	21. Nov.	
George Washington.....	4. Nov.	13. Nov.	23. Nov.	1. Dez.	
Rhein.....	9. Nov.	22. Nov.	von Baltimore zurück		„ Baltimore
Friedrich der Große.....	11. Nov.	23. Nov.	30. Nov.	10. Dez.	
König Albert	18. Nov.	30. Nov.	nach Genua zurück		„ Mittelmeer
Prinz Friedrich Wilhelm.	25. Nov.	4. Dez.	9. Dez.	17. Dez.	
Kronprinz Wilhelm	28. Nov.	6. Dez.	14. Dez.	21. Dez.	
Main.....	2. Dez.	16. Dez.	21. Dez.	1912 2. Jan.	
Prinzeß Irene	von Genua nach NewYork		28. Dez.	7. Jan.	„ Mittelmeer
Neckar	9. Dez.	21. Dez.	von Baltimore zurück		„ Baltimore

Digitized by Google

Bremen—Philadelphia.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Philadelphia	ab Philadelphia	an Bremerhaven	
Frankfurt	1910 15. Dez.	1910 31. Dez.	von Galveston zurück		über New York
Köln	29. Dez.	1911 12. Jan.	von Baltimore zurück		
Cassel	1911 12. Jan.	26. Jan.	von Galveston zurück		
Chemnitz	26. Jan.	9. Febr.	von Baltimore zurück		
Frankfurt	9. Febr.	24. Febr.	von Galveston zurück		
Breslau	23. Febr.	11. März	von Baltimore zurück		
Köln	9. März	23. März	von Galveston zurück		
Hannover	23. März	6. April	von Baltimore zurück		
Wittekind	6. April	23. April	von Galveston zurück		
Cassel	20. April	4. Mai	von Baltimore zurück		
Hannover	4. Mai	17. Mai	von Galveston zurück		
Rhein	18. Mai	30. Mai	von Baltimore zurück		
Köln	1. Juni	14. Juni	von Galveston zurück		
Brandenburg	15. Juni	29. Juni	von Baltimore zurück		
Hannover	29. Juni	12. Juli	von Galveston zurück		
Cassel	13. Juli	26. Juli	von Baltimore zurück		
Frankfurt	27. Juli	9. Aug.	von Galveston zurück		
Brandenburg	10. Aug.	23. Aug.	von Baltimore zurück		
Hannover	23. Aug.	6. Sept.	von Galveston zurück		
Breslau	6. Sept.	19. Sept.	von Galveston zurück		
Frankfurt	21. Sept.	4. Okt.	von Galveston zurück		
Brandenburg	5. Okt.	18. Okt.	von Baltimore zurück		
Chemnitz	20. Okt.	3. Nov.	von Baltimore zurück		
Breslau	2. Nov.	17. Nov.	von Baltimore zurück		
Brandenburg	16. Nov.	1. Dez.	von Galveston zurück		
Chemnitz	1. Dez.	18. Dez.	von Baltimore zurück		

Digitized by Google

Bremen—Baltimore.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Baltimore	ab Baltimore	an Bremerhaven	
	1910	1911	1911	1911	
Breslau	22. Dez.	7. Jan.	11. Jan.	24. Jan.	über New York
Köln	29. Dez.	16. Jan.	20. Jan.	4. Febr.	„ Philadelphia
	1911				
Main	7. Jan.	23. Jan.	27. Jan.	9. Febr.	„ New York
Brandenburg	21. Jan.	6. Febr.	11. Febr.	24. Febr.	„ New York
Chemnitz	26. Jan.	14. Febr.	18. Febr.	4. März	„ Philadelphia
Hannover	2. Febr.	16. Febr.	22. Febr.	8. März	
Main	16. Febr.	4. März	9. März	23. März	
Breslau	23. Febr.	13. März	17. März	31. März	„ Philadelphia
Brandenburg	2. März	17. März	22. März	5. April	
Chemnitz	16. März	31. März	5. April	19. April	
Hannover	23. März	9. April	13. April	26. April	„ Philadelphia
Main	30. März	11. April	19. April	2. Mai	
Frankfurt	13. April	28. April	3. Mai	17. Mai	
Cassel	20. April	6. Mai	10. Mai	23. Mai	„ Philadelphia
Brandenburg	27. April	11. Mai	17. Mai	30. Mai	
Chemnitz	11. Mai	25. Mai	31. Mai	13. Juni	
Rhein	18. Mai	1. Juni	7. Juni	20. Juni	„ Philadelphia
Main	25. Mai	6. Juni	14. Juni	26. Juni	
Cassel	2. Juni	15. Juni	21. Juni	4. Juli	
Friedrich der Große	von Genua nach New York		28. Juni	10. Juli	cf. Mittelmeer
Brandenburg	15. Juni	2. Juli	7. Juli	20. Juli	über Philadelphia
Rhein	1. Juli	15. Juli	19. Juli	31. Juli	„ New York
Main	6. Juli	18. Juli	26. Juli	7. Aug.	
Cassel	13. Juli	28. Juli	2. Aug.	15. Aug.	„ Philadelphia
Neckar	29. Juli	11. Aug.	16. Aug.	28. Aug.	„ New York
Brandenburg	10. Aug.	26. Aug.	2. Sept.	15. Sept.	„ Philadelphia
Rhein	19. Aug.	3. Sept.	6. Sept.	19. Sept.	„ New York
Köln	24. Aug.	7. Sept.	13. Sept.	26. Sept.	
Main	31. Aug.	13. Sept.	20. Sept.	2. Okt.	„ New York
Chemnitz	7. Sept.	21. Sept.	27. Sept.	12. Okt.	
Neckar	14. Sept.	26. Sept.	4. Okt.	16. Okt.	„ New York
Rhein	28. Sept.	12. Okt.	18. Okt.	31. Okt.	„ New York
Brandenburg	5. Okt.	23. Okt.	27. Okt.	9. Nov.	„ Philadelphia
Main	12. Okt.	25. Okt.	1. Nov.	13. Nov.	„ New York
Chemnitz	20. Okt.	7. Nov.	10. Nov.	23. Nov.	„ Philadelphia
Neckar	26. Okt.	7. Nov.	15. Nov.	27. Nov.	
Breslau	2. Nov.	20. Nov.	23. Nov.	6. Dez.	„ Philadelphia
Rhein	9. Nov.	25. Nov.	29. Nov.	11. Dez.	„ New York
Willehad	23. Nov.	9. Dez.	13. Dez.	27. Dez.	
				1912	
Chemnitz	1. Dez.	21. Dez.	25. Dez.	8. Jan.	„ Philadelphia
Neckar	9. Dez.	24. Dez.	30. Dez.	11. Jan.	„ New York

Digitized by Google

Bremen—Galveston.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Galveston	ab Galveston	an Bremerhaven	
Borkum	1910 13. Dez.	1911 4. Febr.	1911 7. Febr.	1911 3. März	über Cuba
Frankfurt	15. Dez.	11. Jan.	16. Jan.	4. Febr.	„ New York u. Philadelphia
Cassel	1911 12. Jan.	4. Febr.	11. Febr.	2. März	„ Philadelphia
Tiberius (gechartert)	13. Jan.	6. März	7. März	2. April	„ Cuba
Frankfurt	9. Febr.	5. März	11. März	31. März	„ Philadelphia
Bellucia (gechartert)	12. Febr.	3. April	6. April	29. April	„ Cuba
Köln	9. März	31. März	8. April	27. April	„ Philadelphia
Wittekind	6. April	3. Mai	6. Mai	26. Mai	„ Philadelphia
Wittenberg	11. April	27. Mai	10. Juni	1. Juli	„ Cuba
Hannover	4. Mai	25. Mai	31. Mai	18. Juni	„ Philadelphia
Köln	1. Juni	23. Juni	29. Juni	16. Juli	„ Philadelphia
Hannover	29. Juni	20. Juli	29. Juli	15. Aug.	„ Philadelphia
Wittenberg	11. Juli	26. Aug.	3. Sept.	25. Sept.	„ Cuba
Frankfurt	27. Juli	19. Aug.	26. Aug.	12. Sept.	„ Philadelphia
Hannover	23. Aug.	15. Sept.	23. Sept.	11. Okt.	„ Philadelphia
Breslau	6. Sept.	28. Sept.	9. Okt.	27. Okt.	„ Philadelphia
King Robert (gechartert)	11. Sept.	4. Nov.	10. Nov.	9. Dez.	„ Cuba
Frankfurt	21. Sept.	14. Okt.	18. Okt.	5. Nov.	„ Philadelphia
Hannover	19. Okt.	11. Nov.	18. Nov.	7. Dez.	„ Cuba
Sigmaringen	12. Okt.	3. Dez.	9. Dez.	31. Dez.	„ Cuba
Brandenburg	16. Nov.	10. Dez.	16. Dez.	1912 3. Jan.	„ Philadelphia

Digitized by Google

Canada-Linie.

Dampfer	Ausreise			Heimreise		Bemerkungen
	ab Hamburg	ab Bremen	an Montreal	ab Montreal	an Hamburg	
	1911		1911 in St. John	1911 von St. John	1911	
Barcelona	24. März	25. März	9. April	14. April	26. April	
			in St. John	von St. John		
Samland	7. April	8. April	22. April	29. April	11. Mai	
Pisa	14. April	15. April	3. Mai	9. Mai	24. Mai	
Willehad	21. April	22. April	9. Mai	13. Mai	28. Mai	
Gothland	5. Mai	6. Mai	22. Mai	28. Mai	10. Juni	
Barcelona	12. Mai	13. Mai	28. Mai	2. Juni	18. Juni	
Samland	19. Mai	20. Mai	4. Juni	9. Juni	25. Juni	
Pisa	26. Mai	27. Mai	10. Juni	15. Juni	30. Juni	
Willehad	2. Juni	3. Juni	19. Juni	23. Juni	7. Juli	
Wittekind	16. Juni	17. Juni	2. Juli	8. Juli	23. Juli	
Barcelona	30. Juni	1. Juli	16. Juli	20. Juli	7. Aug.	
Willehad	14. Juli	15. Juli	31. Juli	5. Aug.	19. Aug.	
Wittekind	28. Juli	29. Juli	15. Aug.	22. Aug.	8. Sept.	
Barcelona	11. Aug.	12. Aug.	28. Aug.	3. Sept.	20. Sept.	
Willehad	25. Aug.	26. Aug.	11. Sept.	17. Sept.	1. Okt.	
Pisa	8. Sept.	9. Sept.	23. Sept.	1. Okt.	18. Okt.	
Barcelona	23. Sept.	24. Sept.	10. Okt.	15. Okt.	1. Nov.	
Willehad	6. Okt.	7. Okt.	22. Okt.	30. Okt.	13. Nov.	
Pisa	23. Okt.	24. Okt.	12. Nov.	27. Nov.	11. Dez.	

Digitized by Google

Genua—New York

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Genua	an New York	ab New York	an Genua	
Königin Luise	Die Ausreisen beider Dampfer gehören zum Geschäftsjahr 1910		1911 21. Jan.	1911 5. Febr.	
Berlin			7. Jan.	20. Jan.	
	1911	1911			
König Albert	13. Jan.	27. Jan.	4. Febr.	18. Febr.	
Berlin	27. Jan.	9. Febr.	18. Febr.	3. März	
Prinzeß Irene	9. Febr.	24. Febr.	4. März	18. März	
König Albert	23. Febr.	10. März	18. März	1. April	
Friedrich der Große	v. Bremen nach New York		25. Febr.	12. März	cf. New York
Königin Luise	2. März	16. März	25. März	7. April	
Berlin	9. März	21. März	1. April	13. April	
Friedrich der Große	16. März	31. März	8. April	23. April	
Prinzeß Irene	23. März	6. April	27. Mai	9. Juni	
König Albert	6. April	21. April	29. April	13. Mai	
Königin Luise	13. April	27. April	6. Mai	19. Mai	
Berlin	20. April	2. Mai	13. Mai	25. Mai	
Friedrich der Große	27. April	10. Mai	20. Mai	4. Juni	
König Albert	18. Mai	1. Juni	10. Juni	23. Juni	
Königin Luise	25. Mai	7. Juni	17. Juni	1. Juli	
Berlin	1. Juni	13. Juni	24. Juni	6. Juli	
Friedrich der Große	8. Juni	24. Juni	v. Baltimore nach Bremen		cf. Baltimore
Prinzeß Irene	15. Juni	28. Juni	1. Juli	14. Juli	
Berlin	13. Juli	26. Juli	v. New York nach Bremen		cf. New York
Friedrich der Große	v. Bremen nach New York		29. Juli	12. Aug.	cf. New York
König Albert	3. Aug.	17. Aug.	26. Aug.	9. Sept.	
Prinzeß Irene	31. Aug.	13. Sept.	30. Sept.	14. Okt.	
Berlin	v. Bremen nach New York		9. Sept.	21. Sept.	cf. New York
König Albert	14. Sept.	27. Sept.	v. New York nach Bremen		cf. New York
Berlin	28. Sept.	10. Okt.	21. Okt.	2. Nov.	
Prinzeß Irene	19. Okt.	2. Nov.	18. Nov.	2. Dez.	
Berlin	9. Nov.	22. Nov.	9. Dez.	21. Dez.	
König Albert	v. Bremen nach New York		2. Dez.	16. Dez.	cf. New York
Prinzeß Irene	7. Dez.	22. Dez.	v. New York nach Bremen		cf. New York

Digitized by Google

Bremen-La Plata.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Buenos Ayres	ab Buenos Ayres	an Bremerhaven	
Darmstadt	1910 12. Nov.	1910 9. Dez.	1910 21. Dez.	1911 19. Jan.	
Helgoland	18. Nov.	29. Dez.	1911 13. Febr.	25. März	
Wittekind	19. Nov.	17. Dez.	4. Jan.	6. Febr.	
Gießen	26. Nov.	26. Dez.	23. Jan.	20. Febr.	
Wittenberg	10. Dez.	1911 13. Jan.	6. Febr.	17. März	
Javorina (gechartert)	v. Antwerp. 15. Dez.	19. Jan.	2. März	in Antwerp. 4. April	
Coburg	24. Dez.	21. Jan.	21. Febr.	24. März	
Eisenach	1911 21. Jan.	21. Febr.	14. März	12. April	
Greifswald	7. Jan.	7. Febr.	29. März	5. Mai	
Sigmaringen	4. Febr.	10. März	27. April	2. Juni	
Gotha	22. Febr.	23. März	14. April	9. Mai	
Tübingen	4. März	7. April	1. Juni	8. Juli	
Gießen	18. März	15. April	6. Mai	30. Mai	
Göttingen	4. April	6. Mai	25. Juni	3. Aug.	
Redhill (gechartert)	v. Antwerp. 9. April	9. Mai	Nur für die Ausreise gechartert.		
Coburg	15. April	16. Mai	7. Juni	6. Juli	
Helgoland	29. April	3. Juni	13. Juli	26. Aug.	
Eisenach	13. Mai	12. Juni	30. Juni	2. Aug.	
Javorina (gechartert)	v. Antwerp. 15. Mai	16. Juni	27. Juli	in Antwerp. 27. Aug.	
Greifswald	27. Mai	28. Juni	6. Aug.	13. Sept.	
Gotha	10. Juni	8. Juli	27. Juli	20. Aug.	
Sigmaringen	24. Juni	27. Juli	25. Aug.	3. Okt.	
Gießen	8. Juli	7. Aug.	25. Aug.	24. Sept.	
Tübingen	22. Juli	23. Aug.	21. Sept.	28. Okt.	
Coburg	5. Aug.	4. Sept.	22. Sept.	29. Okt.	
Norderney	19. Aug.	22. Sept.	7. Okt.	25. Nov.	
Gotha	2. Sept.	1. Okt.	19. Okt.	21. Nov.	
Gießen	30. Sept.	29. Okt.	15. Nov.	16. Dez.	
Wittenberg	14. Okt.	20. Nov.	22. Dez.	1912 27. Jan.	
Wittekind	17. Okt.	13. Nov.	29. Nov.	1911 25. Dez.	
Köln	21. Okt.	21. Nov.	11. Dez.	1912 12. Jan.	
Eisenach	28. Okt.	22. Nov.	12. Dez.	5. Jan.	

Digitized by Google

Bremen-Brasilien.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Santos	ab Santos	an Bremerhaven	
Heidelberg	1910 19. Nov.	1911 1. Jan.	1911 8. Jan.	1911 9. Febr.	
Bonn	3. Dez.	7. Jan.	18. Jan.	14. Febr.	
Halle	17. Dez.	21. Jan.	1. Febr.	3. März	
Würzburg	1911 4. Jan.	12. Febr.	18. Febr.	19. März	
Crefeld	15. Jan.	19. Febr.	1. März	30. März	
Aachen	3. Febr.	14. März	22. März	21. April	
Heidelberg	14. Febr.	30. März	5. April	11. Mai	
Erlangen	26. Febr.	5. April	13. April	11. Mai	
Bonn	11. März	19. April	26. April	26. Mai	
Halle	25. März	30. April	10. Mai	9. Juni	
Crefeld	8. April	14. Mai	24. Mai	22. Juni	
Würzburg	22. April	30. Mai	7. Juni	7. Juli	
Aachen	6. Mai	11. Juni	21. Juni	20. Juli	
Erlangen	20. Mai	25. Juni	5. Juli	4. Aug.	
Bonn	3. Juni	9. Juli	19. Juli	18. Aug.	
Halle	17. Juni	22. Juli	2. Aug.	30. Aug.	
Heidelberg	22. Juni	21. Juli	7. Aug.	1. Sept.	
Crefeld	1. Juli	7. Aug.	16. Aug.	13. Sept.	
Würzburg	15. Juli	20. Aug.	30. Aug.	1. Okt.	
Aachen	29. Juli	4. Sept.	13. Sept.	15. Okt.	
Erlangen	12. Aug.	21. Sept.	27. Sept.	28. Okt.	
Bonn	26. Aug.	30. Sept.	11. Okt.	12. Nov.	
Halle	9. Sept.	12. Okt.	20. Okt.	19. Nov.	
Crefeld	23. Sept.	30. Okt.	8. Nov.	8. Dez.	
Javorina (*gechartert*)	v. Antwerp. 16. Sept.	in Bahia 25. Okt.	Nur für Ausreise gechartert		
Mainz	27. Sept.	26. Okt.	18. Nov.	23. Dez.	
Würzburg	7. Okt.	15. Nov.	24. Nov.	24. Dez.	
Aachen	21. Okt.	26. Nov.	6. Dez.	1912 6. Jan.	
Heidelberg	24. Okt.	6. Dez.	20. Dez.	22. Jan.	
Erlangen	4. Nov.	10. Dez.	19. Dez.	26. Jan.	

Digitized by Google

Bremen-Kuba.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Havana	ab Havana	an Bremerhaven	
oland	1910 11. Nov.	1910 8. Dez.	von New Orleans zurück		
orkum	13. Dez.	1911 10. Jan.	von Galveston zurück		cf. Galveston
berius (gechartert)	1911 13. Jan.	10. Febr.	von Galveston zurück		„ Galveston
ellucia (gechartert)	12. Febr.	10. März	von Galveston zurück		„ Galveston
orkum	11. März	6. April	von New Orleans zurück		
ittenberg	11. April	7. Mai	von Galveston zurück		„ Galveston
orderney	11. Mai	4. Juni	von Savannah zurück		
orkum	16. Juni	11. Juli	von Fernandina zurück		
ittenberg	11. Juli	4. Aug.	von Galveston zurück		„ Galveston
ermania (gechartert)	11. Aug.	11. Sept.	von Norfolk zurück		
ing Robert (gechartert)	11. Sept.	9. Okt.	von Galveston zurück		„ Galveston
gmaringen	12. Okt.	6. Nov.	von Galveston zurück		„ Galveston
annover	19. Okt.	7. Nov.	von Galveston zurück		„ Galveston

Digitized by Google

Frachtdampferlinie Bremen-Australien.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Brisbane	ab Brisbane	an Bremerhaven	
Lothringen	1910 13. Sept.	1910 9. Dez.	1910 20. Dez.	1911 16. Febr.	
Göttingen	26. Sept.	26. Dez.	1911 18. Jan.	24. März	
Hessen	8. Okt.	Sydney 9. Dez.	1910 Sydney 20. Dez.	27. Febr.	
Schwaben	16. Nov.	1911 30. Jan.	1911 1. Febr.	27. April	
Norderney	v. Antwerp. 21. Nov.	7. Febr.	8. Febr.	17. April	
Schlesien	9. Dez.	10. März	16. März	8. Mai	
Westfalen	31. Dez.	22. März	26. März	5. Juni	
Franken	1911 28. Jan.	22. April	26. April	11. Juli	
Thüringen	1. März	22. Mai	25. Mai	10. Aug.	
Hessen	26. März	13. Juni	15. Juni	3. Sept.	
Lothringen	23. April	21. Juli	25. Juli	6. Okt.	
Schlesien	23. Mai	6. Aug.	11. Aug.	15. Nov.	
Schwaben	17. Juni	8. Sept.	3. Okt.	1. Dez.	
Westfalen	16. Juli	1. Okt.	5. Okt.	8. Dez.	
Franken	29. Juli	9. Okt.	14. Okt.	17. Dez.	
Göttingen	9. Aug.	29. Okt.	11. Nov.	1912 8. Jan.	
Thüringen	17. Aug.	Sydney 19. Okt.	Sydney 4. Nov.	2. Jan.	
Helgoland	31. Aug.	26. Nov.	28. Nov.	19. Febr.	
Cassel	7. Okt.	9. Dez.	17. Dez.	13. Febr.	

Digitized by Google

Marseille-Alexandrien.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Marseille	an Alexandrien	ab Alexandrien	an Marseille	
Schleswig	1910 28. Dez.	1911 2. Jan.	1911 4. Jan.	in Genua 1911 9. Jan.	
Prinz Heinrich	1911 4. Jan.	9. Jan.	11. Jan.	16. Jan.	
Prinz Regent Luitpold	11. Jan.	16. Jan.	18. Jan.	23. Jan.	
Prinz Heinrich	18. Jan.	23. Jan.	25. Jan.	30. Jan.	
Schleswig	von Genua 21. Jan.	27. Jan.	27. Jan.	in Genua 2. Febr.	
Prinz Regent Luitpold	25. Jan.	30. Jan.	1. Febr.	6. Febr.	
Prinz Heinrich	1. Febr.	6. Febr.	8. Febr.	13. Febr.	
Schleswig	von Genua 4. Febr.	10. Febr.	12. Febr.	in Genua 17. Febr.	
Prinz Regent Luitpold	8. Febr.	13. Febr.	15. Febr.	20. Febr.	
Prinz Heinrich	15. Febr.	20. Febr.	22. Febr.	27. Febr.	
Schleswig	von Genua 18. Febr.	24. Febr.	25. Febr.	in Genua 2. März	
Prinz Regent Luitpold	22. Febr.	27. Febr.	1. März	6. März	
Prinz Heinrich	1. März	6. März	8. März	13. März	
Schleswig	von Genua 4. März	10. März	11. März	in Genua 16. März	
Prinz Regent Luitpold	8. März	13. März	15. März	20. März	
Prinz Heinrich	15. März	20. März	22. März	27. März	
Schleswig	von Genua 18. März	24. März	25. März	in Genua 30. März	
Prinz Regent Luitpold	22. März	27. März	29. März	3. April	
Prinz Heinrich	29. März	3. April	5. April	10. April	
Schleswig	von Genua 1. April	7. April	8. April	in Genua 13. April	
Prinz Regent Luitpold	5. April	10. April	12. April	17. April	
Prinz Heinrich	12. April	17. April	19. April	24. April	
Prinz Regent Luitpold	19. April	24. April	26. April	1. Mai	
Prinz Heinrich	26. April	1. Mai	3. Mai	8. Mai	
Prinz Regent Luitpold	3. Mai	8. Mai	10. Mai	15. Mai	
Prinz Heinrich	10. Mai	15. Mai	17. Mai	22. Mai	
Prinz Regent Luitpold	17. Mai	22. Mai	24. Mai	29. Mai	
Prinz Heinrich	24. Mai	29. Mai	31. Mai	5. Juni	
Prinz Regent Luitpold	31. Mai	5. Juni	7. Juni	12. Juni	

Digitized by Google

Marseille-Alexandrien — Genua-Alexandrien.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Marseille	an Alexandrien	ab Alexandrien	an Marseille	
	1911	1911	1911	1911	
Prinz Heinrich	7. Juni	12. Juni	14. Juni	19. Juni	
	von Genua				
Schleswig†)	10. Juni	14. Juni	17. Juni	22. Juni	
Prinz Regent Luitpold	14. Juni	19. Juni	21. Juni	26. Juni	
Prinz Heinrich	21. Juni	26. Juni	28. Juni	3. Juli	
Schleswig	24. Juni	29. Juni	1. Juli	6. Juli	
Prinz Regent Luitpold	28. Juni	2. Juli	5. Juli	10. Juli	
Prinz Heinrich	5. Juli	10. Juli	12. Juli	17. Juli	
Prinz Regent Luitpold	12. Juli	16. Juli	19. Juli	23. Juli	
Prinz Regent Luitpold	6. Sept.	10. Sept.	13. Sept.	17. Sept.	
Schleswig	13. Sept.	18. Sept.	20. Sept.	25. Sept.	
Prinz Regent Luitpold	20. Sept.	24. Sept.	27. Sept.	1. Okt.	
	von Genua			in Genua	
Prinz Heinrich)*	23. Sept.	27. Sept.	30. Sept.	4. Okt.	
Schleswig	27. Sept.	2. Okt.	4. Okt.	9. Okt.	
Prinz Regent Luitpold	4. Okt.	8. Okt.	11. Okt.	15. Okt.	
	von Genua			in Genua	
Prinz Heinrich)*	7. Okt.	11. Okt.	14. Okt.	18. Okt.	
Schleswig	11. Okt.	16. Okt.	18. Okt.	23. Okt.	
Prinz Regent Luitpold	18. Okt.	22. Okt.	25. Okt.	29. Okt.	
	von Genua			in Genua	
Prinz Heinrich)*	21. Okt.	25. Okt.	28. Okt.	1. Nov.	
Schleswig	25. Okt.	30. Okt.	1. Nov.	6. Nov.	
Prinz Regent Luitpold	1. Nov.	5. Nov.	8. Nov.	12. Nov.	
	von Genua			in Genua	
Prinz Heinrich)*	4. Nov.	8. Nov.	11. Nov.	15. Nov.	
Schleswig	8. Nov.	13. Nov.	15. Nov.	20. Nov.	
Prinz Regent Luitpold	15. Nov.	19. Nov.	22. Nov.	26. Nov.	
	von Genua			in Genua	
Prinz Heinrich)*	18. Nov.	22. Nov.	25. Nov.	29. Dez.	
Schleswig	22. Nov.	27. Nov.	29. Nov.	4. Dez.	
Prinz Regent Luitpold	29. Nov.	3. Dez.	6. Dez.	10. Dez.	
	von Genua			in Genua	
Prinz Heinrich)*	2. Dez.	6. Dez.	9. Dez.	13. Dez.	
Schleswig	6. Dez.	11. Dez.	13. Dez.	18. Dez.	
Prinz Regent Luitpold	13. Dez.	17. Dez.	20. Dez.	24. Dez.	
	von Genua			in Genua 1912	
Prinz Heinrich)*	23. Dez.	27. Dez.	30. Dez.	4. Jan.	

†) von Genua-Marseille.
*) von Genua-Genua.

Digitized by Google

Mittelmeer—Levante-Dienst.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Marseille	an Batum	ab Batum	an Marseille	
Therapia	von Genua 1911 27. Jan.	1911 13. Febr.	1911 16. Febr.	1911 2. März	
Skutari	v. Barcelona 6. Febr.	26. Febr.	27. Febr.	16. März	
Stambul	von Genua 24. Febr.	10. März	13. März	30. März	
Therapia	8. März	24. März	27. März	11. April	
Skutari	22. März	8. April	10. April	25. April	
Stambul	6. April	i. Nicolajeff 19. April	v. Nicolajeff 23. April	7. Mai	
Therapia	20. April	4. Mai	7. Mai	21. Mai	
Skutari	4. Mai	i. Nicolajeff 17. Mai	v. Nicolajeff 21. Mai	5. Juni	
Stambul	18. Mai	2. Juni	5. Juni	20. Juni	
Therapia	1. Juni	i. Nicolajeff 14. Juni	v. Nicolajeff 18. Juni	3. Juli	
Skutari	15. Juni	30. Juni	2. Juli	16. Juli	
Stambul	29. Juni	i. Nicolajeff 13. Juli	v. Nicolajeff 16. Juli	1. Aug.	
Therapia	13. Juli	27. Juli	30. Juli	13. Aug.	
Skutari	27. Juli	i. Nicolajeff 9. Aug.	v. Nicolajeff 13. Aug.	28. Aug.	
Stambul	10. Aug.	25. Aug.	28. Aug.	10. Sept.	
Therapia	24. Aug.	i. Nicolajeff 6. Sept.	v. Nicolajeff 10. Sept.	24. Sept.	
Skutari	7. Sept.	21. Sept.	23. Sept.	8. Okt.	
Stambul	20. Sept.	8. Okt.	9. Okt.	22. Okt.	
Therapia	1. Okt.	20. Okt.	21. Okt.	in Genua 8. Nov.	
Stambul	5. Nov.	24. Nov.	26. Nov.	in Genua 10. Dez.	
Skutari	3. Dez.	21. Dez.	24. Dez.	in Genua 1912 8. Jan.	

Digitized by Google

Ostasiatische Reichspostdampferlinie.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Hamburg oder Bremerhaven	an Yokohama	ab Yokohama	an Hamburg oder Bremerhaven	
	ab Hamburg				
Kleist	1910 6. Okt.	1910 29. Nov.	1910 3. Dez.	1911 22. Jan.	
Prinz Ludwig	19. Okt.	11. Dez.	17. Dez.	Hamburg 5. Febr.	
Goeben	Hamburg 3. Nov.	25. Dez.	31. Dez.	20. Febr.	
Bülow	16. Nov.	1911 9. Jan.	1911 14. Jan.	Hamburg 6. März	
Derfflinger	Hamburg 1. Dez.	24. Jan.	28. Jan.	19. März	
Prinz Eitel Friedrich	15. Dez.	3. Febr.	11. Febr.	Hamburg 2. April	
Yorck	29. Dez.	20. Febr.	25. Febr.	16. April	
Prinzeß Alice	1911 11. Jan.	5. März	11. März	Hamburg 30. April	
Lützow	Hamburg 26. Jan.	21. März	25. März	14. Mai	
Kleist	8. Febr.	2. April	8. April	Hamburg 29. Mai	
Prinz Ludwig	Hamburg 24. Febr.	18. April	22. April	12. Juni	
Bülow	Hamburg 23. März	14. Mai	20. Mai	9. Juli	
Gneisenau	29. März	27. Mai	29. Mai	Hamburg 15. Juli	
Derfflinger	6. April	28. Mai	3. Juni	Hamburg 23. Juli	
Prinz Eitel Friedrich	Hamburg 20. April	10. Juni	17. Juni	6. Aug.	
Yorck	3. Mai	25. Juni	1. Juli	Hamburg 21. Aug.	
Prinzeß Alice	Hamburg 18. Mai	9. Juli	15. Juli	3. Sept.	
Lützow	31. Mai	21. Juli	29. Juli	Hamburg 22. Sept.	
Kleist	Hamburg 15. Juni	6. Aug.	12. Aug.	3. Okt.	
Prinz Ludwig	28. Juni	19. Aug.	26. Aug.	Hamburg 18. Okt.	
Bülow	15. Juli	4. Sept.	9. Sept.	28. Okt.	
Gneisenau	26. Juli	20. Sept.	23. Sept.	Hamburg 14. Nov.	
Derfflinger	Hamburg 10. Aug.	2. Okt.	7. Okt.	Hamburg 25. Nov.	
Prinz Eitel Friedrich	23. Aug.	14. Okt.	21. Okt.	10. Dez.	
Yorck	Hamburg 7. Sept.	30. Okt.	4. Nov.	Hamburg 24. Dez.	
Prinzeß Alice	20. Sept.	12. Nov.	18. Nov.	1912 10. Jan.	

Digitized by Google

Australische Reichspostdampferlinie.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Bremerhaven	an Sydney	ab Sydney	an Bremerhaven	
Zieten	1910 26. Okt.	1910 15. Dez.	1910 31. Dez.	1911 18. Febr.	
Gneisenau	23. Nov.	1911 12. Jan.	1911 28. Jan.	19. März	
Barbarossa	21. Dez.	13. Febr.	25. Febr.	17. April	
Großer Kurfürst	1911 18. Jan.	11. März	25. März	14. Mai	
Seydlitz	15. Febr.	7. April	22. April	12. Juni	
Scharnhorst	15. März	4. Mai	20. Mai	9. Juli	
Zieten	12. April	2. Juni	17. Juni	6. Aug.	
Roon	10. Mai	1. Juli	15. Juli	4. Sept.	
Goeben	7. Juni	27. Juli	12. Aug.	1. Okt.	
Seydlitz	5. Juli	25. Aug.	9. Sept.	29. Okt.	
Scharnhorst	2. Aug.	21. Sept.	7. Okt.	24. Nov.	
Zieten	30. Aug.	19. Okt.	4. Nov.	23. Dez.	
Bremen	27. Sept.	16. Nov.	2. Dez.	1912 24. Jan.	

Singapore—Neu-Guinea-Linie.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Singapore	an Rabaul	ab Rabaul	an Singapore	
Manila	1910 17. Okt.	1910 9. Nov.	1910 12. Nov.	1910 4. Dez.	
Manila	12. Dez.	1911 4. Jan.	1911 7. Jan.	1911 29. Jan.	
Manila	1911 6. Febr.	1. März	4. März	26. März	
Sandakan	2. April	25. April	29. April	21. Mai	
Manila	28. Mai	20. Juni	24. Juni	16. Juli	
Manila	23. Juli	15. Aug.	19. Aug.	10. Sept.	
Manila	17. Sept.	10. Okt.	14. Okt.	5. Nov.	

Digitized by Google

Austral—Japan-Linie.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	ab Sydney	an Kobe	ab Kobe	an Sydney	
Prinz Sigismund	1910 22. Okt.	1910 23. Nov.	1910 26. Nov.	1910 26. Dez.	
Coblenz	19. Nov.	18. Dez.	20. Dez.	1911 26. Jan.	
Prinz Waldemar	17. Dez.	1911 20. Jan.	1911 21. Jan.	23. Febr.	
Prinz Sigismund	1911 14. Jan.	18. Febr.	19. Febr.	22. März	
Coblenz	11. Febr.	18. März	19. März	20. April	
Prinz Waldemar	11. März	15. April	16. April	21. Mai	
Prinz Sigismund	8. April	11. Mai	12. Mai	15. Juni	
Coblenz	6. Mai	10. Juni	11. Juni	13. Juli	
Prinz Sigismund	21. Juni	i. Hongkong 13. Juli	v. Hongkong 16. Juli	10. Aug.	
Prinz Waldemar	6. Juli	7. Aug.	8. Aug.	7. Sept.	
Coblenz	29. Juli	31. Aug.	1. Sept.	4. Okt.	
Prinz Sigismund	26. Aug.	29. Sept.	30. Sept.	1. Nov.	
Prinz Waldemar	23. Sept.	26. Okt.	27. Okt.	27. Nov.	

Diverse Fahrten.

Dampfer	Ausreise		Heimreise		Bemerkungen
	Abfahrt von	Ankunft an	Abfahrt von	Ankunft an	
Neckar (*Truppentransport*)	Bremerhav. 1911 5. Jan.	Tsingtau 1911 14. Febr.	Tsingtau 1911 21. Febr.	Wilhelmsh. 1911 1. April	
Neckar (*Truppentransport*)	13. April	23. Mai	29. Mai	Bremerhav. 8. Juli	
Schleswig (*Kaukasusfahrt*)	Genua 28. April	Odessa 20. Mai	Odessa 20. Mai	Genua 30. Mai	
Großer Kurfürst (*Prinz Heinrich-Fahrt*)	Bremerhav. 8. Juli	Southampt. 9. Juli	Southampt. 10. Juli	Bremerhav. 11. Juli	
Großer Kurfürst (*Polarfahrt*)	Bremerhav. 18. Juli	—	—	Bremerhav. 16. Aug.	

Digitized by Google

II.

Handbuch

des

Norddeutschen Lloyd

für

das Jahr 1911/12.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Die nachstehenden Angaben sollen lediglich einen Überblick gewähren über das weitverzweigte Liniennetz des Norddeutschen Lloyd, seine Anlaufhäfen, Fahrpreise und die wichtigeren Bestimmungen für den Seeverkehr, soweit ein allgemeines Interesse dafür vorausgesetzt werden kann.

Über die einzelnen auf den Betrieb der verschiedenen Linien bezüglichen Bestimmungen geben die Handbücher, Prospekte und Broschüren des Norddeutschen Lloyd, die auf Wunsch gerne kostenlos abgegeben werden, Auskunft.

Die in nachstehendem angegebenen Preise und Spezialbestimmungen sind unverbindlich, da sie gelegentlichen Änderungen unterworfen sind.

Nordamerika-Dienst.

Linien:

1. Schnelldampfer-Linie Bremen-New York via Southampton und Cherbourg, zurück über Plymouth und Cherbourg mit den Schnelldampfern »Kronprinzessin Cecilie«, »Kaiser Wilhelm II.«, »Kronprinz Wilhelm« und »Kaiser Wilhelm der Große«. Abfahrten von Bremen und New York Dienstags. Ausgehend von Southampton und Cherbourg Mittwochs. Einkommend von Plymouth und Cherbourg Montags.

2. Doppelschrauben-Salonpostdampfer-Dienst: Mit den Salondampfern »George Washington«, »Prinz Friedrich Wilhelm« und »Berlin« von Bremen nach New York über Southampton und Cherbourg. Abfahrt Sonnabends, vereinzelte Fahrten auch Dienstags.

3. Doppelschrauben-Postdampfer-Dienst: Bremen—Boulogne s. m.—New York und Bremen—New York direkt, betrieben mittels der Doppelschrauben-Postdampfer der »Barbarossa«-Klasse und Postdampfer. Abfahrt von Bremen Sonnabends.

Digitized by Google

4. Bremen—Philadelphia. In Zwischenräumen von 14 Tagen, Abfahrt von Bremen Donnerstags.

Die Dampfer führen II. Kajüte und Zwischendeck, einzelne Dampfer haben auch III.-Klasse-Einrichtungen.

5. Bremen—Baltimore. In Zwischenräumen von 14 Tagen bezw. 8 Tagen von Bremen Donnerstags.

Die Dampfer führen II. Kajüte und Zwischendeck, einzelne Dampfer haben auch III.-Klasse-Einrichtungen.

6. Bremen Galveston mittels Postdampfern.

7. Mittelmeer - New York-Linie. Genua — Neapel—Palermo—Gibraltar—New York, rückkehrend im Winter über Algier mit Doppelschrauben-Salondampfer und mit Dampfern der »Barbarossa«-Klasse.

Passagier-Beförderung.

Im Verkehr zwischen Bremen und New York und umgekehrt werden unterschieden: Wintersaison, Mittelsaison und Hochsaison für die erste, Wintersaison und Hochsaison für die zweite Klasse. Die Zeiteinteilung ist folgende:

I. Klasse: Richtung Bremen—New York. Hochsaison: 1. August bis 17. Oktober. Mittelsaison: 1. April bis 31. Juli, 18. Oktober bis 31. Oktober. Wintersaison: 1. Januar bis 31. März, 1. November bis 31. Dezember.

Richtung New York—Bremen. Hochsaison: 1. Mai bis 31. Juli. Mittelsaison: 1. April bis 30. April, 1. August bis 15. August. Wintersaison: 1. Januar bis 31. März, 16. August bis 31. Dezember.

II. Klasse: Richtung Bremen—Nord-Amerika. Hochsaison: 1. August bis 17. Oktober. Wintersaison: 1. Januar bis 31. Juli, 18. Oktober bis 31. Dezember.

Richtung Nordamerika—Bremen. Hochsaison: 1. Mai bis 15. Juli. Wintersaison: 1. Januar bis 30. April, 16. Juli bis 31. Dezember.

Digitized by Google

Fahrpreise:

1. Schnelldampferlinie Bremen—New York.

I. Klasse: Hochsaison 490—8000 Mk., Mittelsaison 490—6000 Mk., Wintersaison 490—4000 Mk.

II. Klasse: Hochsaison 280—320 Mk., Wintersaison 280—290 Mk.

Zwischendeck: 180 Mk.

2. Doppelschrauben-Salonpostdampferlinie Bremen—New York.

I. Klasse: Hochsaison 400 bezw. 460—7200 Mk., Mittelsaison 400 bezw. 460—5200 Mk. und Wintersaison 400 bezw. 460—3200 Mk.

II. Klasse.: Hochsaison 260—300 Mk. und Wintersaison 250 bezw. 260—270 Mk.

III. Klasse: D. »George Washington« 193 Mk.

Zwischendeck: 170 Mk.

3. Doppelschrauben-Postdampferlinie Bremen—Boulogne s. m.—New York.

I. Klasse: Hochsaison 360 bezw. 380—2400 Mk., Mittelsaison 360 bezw. 380—1900 Mk. und Wintersaison 360 bezw. 380—1400 Mk.

II. Klasse: Hochsaison 240—320 Mk. und Wintersaison 240—260 Mk.

III. Klasse: D. »Barbarossa« 180 Mk.

Zwischendeck: 170 Mk.

4. Bremen—Philadelphia und

5. Bremen—Baltimore.

II. Kajüte: Hochsaison 240—320 Mk., Wintersaison 230—240 Mk.

III. Klasse: 180 Mk.

Zwischendeck: 170 Mk.

6. Bremen—Galveston.

Kajüte: Hochsaison 320 Mk., Wintersaison 270 Mk.

Zwischendeck: 170 Mk.

Digitized by Google

7. Mittelmer-New York-Linie.

I. Klasse: 450 bezw. 500—3000 Gold-Frs.
II. Klasse: 325 bezw. 350—375 Gold-Frs.

Kinderfahrpreise.

In der I. Kajüte ist für Kinder von 1—10 Jahren die Hälfte des Preises zu zahlen, für Kinder unter 1 Jahr 40 Mk.

In der II. Kajüte ist für Kinder von 1—12 Jahren die Hälfte, für Kinder unter 1 Jahr 30 Mk. zu zahlen.

In der III. Klasse und im Zwischendeck beträgt der Fahrpreis für Kinder von 1—12 Jahren die Hälfte und für Kinder unter 1 Jahr 10 Mk.

Die amerikanische Kopftaxe von 17 Mk. ist von jeder in der III. Klasse oder im Zwischendeck reisenden Person neben dem Fahrpreis extra zu entrichten.

Fahrpreise von Amerika nach Bremen.

Von New York nach Plymouth, Cherbourg oder Bremen gelten dieselben Preise I. Kajüte wie in umgekehrter Richtung. Aufschlag für Bahnfahrt Plymouth-London 30 Mk., für Bahnfahrt Cherbourg-Paris 35 Mk.

Für II. Kajüte von New York, Baltimore oder Galveston nach Bremen gelten im allgemeinen die gleichen Preise wie in umgekehrter Richtung. Wegen der Preise von Amerika nach London, Paris und Bremen siehe Spezialprospekt.

III. Klasse von New York nach Bremen mit Dampfer »George Washington« 168 Mk. und »Barbarossa« 160 Mk., von Baltimore 151 Mk.

Zwischendeck: Von New York nach Bremen mit Schnellpostdampfern 172 Mk., mit Postdampfern 151 Mk., von Baltimore nach Bremen 143 Mk. und von Galveston nach Bremen 151 Mk.

Reise-Legitimation. Wehrpflichtige Deutsche vom vollendeten 17. bis zum vollendeten 25. Jahre, die sich dauernd im Auslande niederzulassen beabsichtigen,

Digitized by Google

müssen eine Entlassungsurkunde oder ein Zeugnis der Ersatzkommission darüber beibringen, daß ihrer Auswanderung kein Hindernis aus Anlaß der Wehrpflicht entgegensteht. Wehrpflichtige Deutsche, die nicht auswandern, sondern nur vorübergehend das Reichsgebiet verlassen, bedürfen eines Reisepasses, welcher den zeitweiligen Aufenthalt im Auslande gestattet. Personen, die ihrer Militärpflicht bereits genügt haben, oder Ersatzreservisten brauchen dagegen nur Militär- bezw. Ersatzreservepaß mit Urlaubsvermerk des Bezirks-Kommandos vorzulegen. Minderjährige deutsche Reichsangehörige haben sich mit einer behördlich beglaubigten Reise-Erlaubnis der Eltern oder des Vormundes zu versehen.

Für mündige weibliche Personen genügt irgendein Legitimationspapier, z. B. Geburtsschein, Heimatsschein oder Abzugsattest.

Landungs-Bedingungen der Einwanderungsbehörde für die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Nach dem Einwanderungs-Gesetze der Vereinigten Staaten von Nordamerika ist nur solchen Personen die Landung gestattet, welche erwerbs- und arbeitsfähig sind. Die amerikanische Einwanderungsbehörde stellt für die Erlaubnis zur Landung im allgemeinen als Bedingung Gesundheit, Rüstigkeit, Arbeitsfähigkeit und anständige Kleidung. — Die Landung ist verboten allen Schwachsinnigen, Blödsinnigen, Wahnsinnigen, Krüppeln, Lahmen, Blinden, Taubstummen, Personen mit ansteckenden oder unheilbaren Krankheiten, schwangeren unverheirateten Frauenspersonen, mittellosen unverheirateten Frauenspersonen mit ihren Kindern, sowie Sträflingen und Verbrechern. — Insbesondere wird darauf hingewiesen, daß die Personen zurückgewiesen werden, welche einen Arbeitskontrakt eingegangen sind oder

Digitized by Google

irgendwie ausdrücklich oder stillschweigend eine Verpflichtung zur Arbeitsleistung in den Vereinigten Staaten übernommen haben. Ausgenommen sind Berufsschauspieler, Künstler, Redner, Sänger, Geistliche, Hochschulprofessoren und Personen, die streng genommen als persönliche oder häusliche Dienstboten beschäftigt werden. — Jeder Ankommende in Amerika muß als Mindestbetrag 100 Mk. besitzen, die er bei Landung vorzuzeigen hat. Personen, welche eine geringere Summe im Besitz haben, setzen sich der Gefahr aus, zurückgewiesen zu werden. — Kinder unter 16 Jahren werden nur in Begleitung ihrer Eltern zur Landung zugelassen, vorausgesetzt, daß sie sonst den Einwanderungs-Gesetzen genügen. — Ein jeder Passagier hat auf die Erfüllung der amerikanischen Vorschriften selbst zu achten und unternimmt die Reise auf eigenes Risiko.

Amerikanische Zollbestimmungen.

(Auszug datiert vom 4. Februar 1910.)

Die Reisenden werden von der Zollbehörde in zwei Klassen eingeteilt, nämlich:

1. Nonresidents, das heißt in den Vereinigten Staaten nicht ansässige Personen,
   a) Personen, die beständig im Auslande wohnen,
   b) Personen, die während zweier Jahre oder länger ununterbrochen im Auslande gelebt haben und die als in den Vereinigten Staaten nicht ansässig angesehen werden wollen.
2. Residents, das heißt in den Vereinigten Staaten ansässige Personen.
   Alle Personen, die in den Vereinigten Staaten beständig gelebt und weniger als zwei Jahre im Auslande zugebracht haben.

Von der Einteilung in diese beiden Klassen wird die Eigenschaft als amerikanischer Bürger nicht berührt.

Residents der Vereinigten Staaten sind verpflichtet, alle im Ausland durch Kauf oder auf andere Weise erstandenen gebrauchten oder ungebrauchten Kleidungsstücke, Schmucksachen und andere Gebrauchsgegenstände unter Beifügung des fremden Kaufpreises oder Wertes anzugeben, einerlei ob sie sie tragen oder sie in ihren Gepäckstücken bei sich führen. Außerdem müssen sie alle Kleidungsstücke, Schmucksachen und andere Gebrauchsgegenstände angeben,

Digitized by Google

die sie von den Vereinigten Staaten mitgenommen hatten und die während ihres Aufenthaltes im Auslande einer ihren Wert erhöhenden Veränderung oder Verbesserung unterworfen gewesen sind. Die betreffende Angabe muß die Kosten einer solchen Veränderung oder Verbesserung einschließen.

Residents der Vereinigten Staaten dürfen persönliche Effekten, die nach ihrem überseeischen Marktpreis berechnet einen Wert von 100 $ haben, zollfrei einführen, vorausgesetzt, daß sie nicht feilgeboten oder geschäftlich verwendet werden sollen und ordnungsmäßig angegeben sind. Die Erlaubnis zur freien Einführung von im Auslande gekauften Sachen im Werte von 100 $ ist für Minderjährige auf solche Gegenstände beschränkt, die für den ausschließlichen persönlichen Gebrauch solcher Minderjährigen bestimmt sind.

Durch Gebrauch werden Kleidungsstücke und andere im Auslande gekaufte Gegenstände nicht zollfrei, die Zollbeamten werden aber bei der Zollabfertigung für Abnutzung und Entwertung angemessene Abzüge gestatten.

Residents der Vereinigten Staaten dürfen von dem Wert ihrer Kleidungsstücke oder anderer durch Kauf oder auf andere Weise im Ausland erstandenen Gegenstände die 100 $ nicht absetzen, die ihnen an Zollfreiheit zukommen. Solche Abzüge werden von dem Zollbeamten am Landungsplatz vorgenommen.

Nonresidents der Vereinigten Staaten sind nur berechtigt, Kleidungsstücke, Wäsche, Schmucksachen, Toilettegegenstände und ähnliche persönliche Gebrauchsgegenstände zollfrei einzuführen, sofern sie für den eigenen Gebrauch und die Bequemlichkeit während der Reise notwendig sind und nicht für andere Personen oder zum Verkauf bestimmt sind.

Haushaltungsgegenstände von Personen oder Familien, die aus fremden Ländern kommen, sind nicht zollpflichtig, sobald sie im Auslande mindestens ein Jahr tatsächlich in ihrem Gebrauch gewesen und nicht für andere Personen oder zum Verkauf bestimmt sind.

Wenn irgend angängig, sollte der Passagier die quittierten Rechnungen der im Auslande gekauften Gegenstände im Original vorzeigen.

Gegenstände, die für andere Personen oder für Geschäftszwecke bestimmt sind, Theatergarderoben sowie Haushaltungsgegenstände müssen stets angegeben werden, einerlei ob der Reisende Amerikaner oder Ausländer ist.

Zigarren und Zigaretten müssen aufgegeben werden, sind aber nicht in den Betrag von 100 $ eingerechnet, der als Grenze für die zollfreie Einführung von Gegenständen gesetzt ist. Reisende über 18 Jahre alt dürfen 50 Zigarren oder 300 Zigaretten zollfrei einführen, sofern sie für den persönlichen Gebrauch bestimmt sind.

Gepäck zur Weiterbeförderung. Auf Antrag beim Zollinspektor am Landungsplatz können Passagiere ihr Gepäck, das nach anderen Häfen in den Vereinigten Staaten bestimmt ist oder in Transit durch die Vereinigten Staaten nach fremden Ländern geht, ohne Zolluntersuchung im Landungshafen unter Zollverschluß an den Bestimmungsort durch die Vertreter der verschiedenen Eisenbahnen

Digitized by Google

und Expreß-Gesellschaften, die bei der Landung am Dock anwesend sind, befördern lassen. Reisenden, die ihre Gepäckstücke unter Zollverschluß weiter zu befördern wünschen, ist zu empfehlen, dieses in ihrer Erklärung zu erwähnen und gleichzeitig den Wert der Gegenstände anzugeben, bevor irgendwelche zollamtliche Untersuchung des Gepäcks stattgefunden hat.

Kleidungsstücke aus Seehundfellen. Die Einführung von Kleidungsstücken, die ganz oder zum Teil aus Fellen von in den Gewässern des nördlichen Stillen Ozeans gefangenen Seehunden hergestellt worden sind, ist ausdrücklich verboten. Kleidungsstücke aus Seehundfellen werden nur zugelassen, wenn der Besitzer im stande ist, glaubwürdig und den »Collector« überzeugende Gründe vorzubringen, wonach die von ihm mitgebrachten Gegenstände nicht in diese Kategorie fallen.

Fracht-Beförderung.

1. Bremen — New York.

a. Postdampferlinien.

Die Frachten zerfallen in 6 verschiedene Klassen mit folgenden Frachtraten:

Kl. I 2,50 $, Kl. II 3 $, Kl. III 3,50 $, Kl. IV 5 $, Kl. V 7,50 $, Kl. VI. 10 $ per cbm.

Die Einteilung der Waren nach Klassen geht aus dem Handbuch für Verlader des Norddeutschen Lloyd hervor.

b. Schnelldampferlinien.

Die Fracht beträgt für Klasse I — V 7,50 $ und für Klasse VI 10 $ per cbm. Kolli von über 1000 kg Gewicht oder von außergewöhnlichen Dimensionen, Schwergut, sowie alle nicht aufgeführten Waren zu Frachtraten nach Abrede. Die Fracht für Pakete beträgt 20 Pfg. per Kubikdezimeter (200 Mk. per cbm) bei einem Minimalsatz von 2 Mk. per Paket. Die Fracht für Gemälde und Kunstgegenstände, Gold- und Silberwaren, Edelsteine, Elfenbein, Juwelierwaren, Kontanten, Edelmetalle und sonstige Wertgegenstände wird nach dem Werte berechnet. Der Wert ist durch Konsulatsfaktura nachzuweisen. Mindestfracht jedoch 35 $ per cbm. Unter 3 $ wird kein Konnossement gezeichnet.

Digitized by Google

II. Bremen—Baltimore.

III. Bremen—Philadelphia.

5 Tarifklassen: Kl. I 2,50 $, Kl. II 3,50 $, Kl. III 5 $, Kl. IV 7,50 $, Kl. 10 $.

Kolli von über 1000 kg Gewicht oder von außergewöhnlichen Dimensionen, Schwergut, sowie alle im Tarif nicht aufgeführten Waren nach Abrede. Die Fracht für Pakete beträgt 20 Pfg. per cdcm (200 Mk. per cbm) bei einem Minimalsatz von 2 Mk. per Paket. Die Fracht für Gemälde und Kunstgegenstände, Gold- und Silberwaren, Edelsteine, Elfenbein, Juwelierwaren, Edelmetalle, Kontanten und sonstige Wertgegenstände wird nach dem Werte berechnet. Der Wert ist durch Konsulatsfaktura nachzuweisen. Mindestfracht jedoch 25 $ per cbm. Unter 3 $ wird kein Konnossement gezeichnet. Die Frachtraten verstehen sich netto ohne jeglichen Rabatt oder Rückgabe.

IV. Bremen—Galveston.

Der Frachttarif umfaßt dieselben sechs Klassen wie der Frachttarif der Postdampfer nach New York und zu denselben Preisen.

Kanada-Dienst.

Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam—Kanada.

In Gemeinschaft betrieben mit der Hamburg-Amerika Linie und der Holland-Amerika-Linie; Bestimmungshafen: Portland, St. John bezw. Quebec-Montreal.

Der Verkehr wird unterhalten in vierzehntägigen Zwischenräumen durch die Dampfer »Zeeland«, »Pisa«, »Zieten«, »Willehad«, »Köln«, »Frankfurt« und »Pallanza«. Es werden nur Zwischendeckspassagiere und Ladung befördert. Fahrpreis für Erwachsene 160 Mk., für Kinder von 1—12 Jahren 80 Mk., für Kinder unter 1 Jahr 10 Mk. Die Zwischendecksreisenden haben

Digitized by Google

sich am Tage vor der Abfahrt des Dampfers vormittags in Bremen einzufinden.

Nach einer Verfügung der kanadischen Regierung muß jeder Einwanderer bei seiner Landung:
vom 1. März bis 31. Oktober mindestens 100 Mk. und
„ 1. November bis 28. Februar mindestens 200 Mk.,
sowie außerdem Bahnbillet bis zu seinem Bestimmungsorte besitzen. (Bei Familien gilt die Geldbestimmung für jede Person über 18 Jahre, Kinder von 5—18 Jahren müssen die Hälfte besitzen.)

Mit obigen Schiffen werden Passagiere ausschließlich nach Kanada (also nicht über Kanada nach den Vereinigten Staaten) befördert.

Von einer Kopfsteuer sind Kanada-Passagiere befreit.

Mittel- und Südamerika-Dienst.

Linien:

Bremen—Kuba über Antwerpen nach Havana, Manzanillo und Cienfuegos alle 4 Wochen.

Bremen—Brasilien. Reiseweg: Bremen, Antwerpen, Leixões (Oporto), Lissabon, ev. Madeira, ev. Las Palmas, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, oder über Pernambuco, Rio de Janeiro, São Francisco do Sul nach Santos, alle 14 Tage.

Diese Dampfer befördern Passagiere in III. Klasse, sowie eine beschränkte Anzahl von Kajütenpassagieren.

Die Fahrt dauert von Bremen nach Brasilien ca. 4 Wochen, von Lissabon nach Pernambuco oder Bahia ca. 12—14 Tage, nach Rio de Janeiro oder Santos ca. 3 Wochen.

Die Abfahrten von Brasilien nach Europa finden gewöhnlich alle 14 Tage statt.

Bremen—Argentinien. Reiseweg: Bremen, Antwerpen, Coruña, Villagarcia, Vigo, ev. Madeira, ev. Las Palmas, Montevideo, Buenos Aires, alle 14 Tage.

Digitized by Google

Diese Dampfer befördern Passagiere in Kajüte und III. Klasse. Die Fahrtdauer beträgt einschließlich des Aufenthalts in den Anlaufhäfen etwa 4 Wochen. Von Buenos Aires nach Europa fahren die Dampfer ungefähr alle 4 Wochen.

Passagier-Beförderung.

Kajüten-Fahrpreise nach Südamerika.

Nach	Bremen	Antwerpen	Coruña	Villagarcia	Vigo*)	Leixoes / Oporto	Lissabon	Madeira / Las Palmas	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro / Santos / Sao Francisco do Sul	Montevideo	Buenos Aires
Von	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Bremen	—	40	120	120	130	130	150	200	450	450	450	500§ / 530†	500§ / 530†
Antwerpen .	40	—	90	90	100	110	130	180	450	450	450	500§ / 530†	500§ / 530†
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	390§ / 420†	390§ / 420†
Portugal....	—	—	—	—	—	—	—	100	300	300	300	300	—	—
Madeira ... / Las Palmas	200	180	120	120	120	100	100	—	—	—	—	—	—	—

§ Salondeck. † Promenadendeck. *) Nach Vigo nur mit Dampfern nach Argentinien.

Kinderfahrpreise für Kajüte:

Für Personen vom vollendeten 12. Jahre ab wird der volle Fahrpreis berechnet. Kinder von 6—12 Jahren bezahlen die Hälfte, Kinder von 2—6 Jahren ein Viertel des Fahrpreises. Ein Kind unter 2 Jahren fährt frei; bei mehreren Kindern unter 2 Jahren wird für die übrigen je ein Viertel des Fahrpreises berechnet.

Zwischendeckfahrpreise:

Bremen—Antwerpen 15 Mk., Coruña oder Villagarcia 60 Mk., Vigo 70 Mk., Leixões-Oporto 70 Mk., Lissabon 70 Mk., Madeira-Las Palmas 85 Mk. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, São Francisco do Sul, Montevideo, Buenos Aires lt. Spezial-Prospekt.

Digitized by Google

Kinderfahrpreise für Zwischendeck.

Für Kinder von 2—12 Jahren wird die Hälfte berechnet. Ein Kind unter 2 Jahren wird frei befördert; für jedes weitere Kind unter 2 Jahren in derselben Familie ist eine halbe Passage zu entrichten. Das Alter der Kinder ist durch ein amtliches Dokument nachzuweisen.

Reise-Legitimation. Für wehrpflichtige Deutsche gelten dieselben Bestimmungen wie für Nordamerika.

Deutsche Reichsangehörige werden zur Beförderung nach den Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos nur dann angenommen, wenn sie sich als solche Reisende ausweisen können, die zum vorübergehenden Aufenthalt nach den genannten Häfen reisen.

Passagiere nach Buenos Aires tun gut, einen Paß mitzunehmen, in Ermangelung eines solchen müssen sie sich jedenfalls mit einem Ausweispapier, wie z. B. Geburts- oder Heimatsschein, Arbeitsbuch, Abzugsattest oder einer ähnlichen Legitimation versehen, da ankommende Fremde, die sich über ihre Person nicht genügend ausweisen können, von der argentinischen Regierung zurückgewiesen werden.

Frachtbeförderung auf den Linien nach Mittel- und Südamerika.

Bremen—Brasilien über Antwerpen, Leixões-Oporto und eventuell Lissabon und Madeira nach Bahia, Rio de Janeiro und Santos und nach Pernambuco, Rio de Janeiro und Santos. Die brasilianische Linie geht in Zwischenräumen von 14 Tagen Sonnabends von Bremen, und zwar umschichtig die Linie nach Bahia und die Linie nach Pernambuco, so daß diese beiden Häfen nur alle 4 Wochen angelaufen werden, während Rio de Janeiro und Santos eine 14tägige Verbindung haben.

Digitized by Google

Bremen—La Plata (Montevideo und Buenos Aires) über Antwerpen regelmäßig alle 14 Tage Sonnabends, abwechselnd Fracht- und Passagierpostdampfer, letztere über Coruña, Villagarcia und Vigo.

Bremen—Kuba regelmäßig am 11. jeden Monats über Antwerpen nach Havana, Manzanillo und Cienfuegos (bei genügendem Frachtangebot werden auch sonstige Kuba-Häfen bedient, als: Matanzas, Cardenas, Sagua la Grande, Vita, Caibarien, Nuevitas, Gibara, Nipe, Antilla, Guantanamo, Santiago de Kuba, Santa Cruz, Turas de Zaza, Jucaro, Sti. Spiritus u. a.) mit Frachtdampfern.

Frachttarif für den Verkehr mit Brasilien, La Plata und Kuba (Spezial).

Die Frachtberechnung erfolgt bei Verschiffung nach dem La Plata von Bremen und Hamburg entweder per 1000 kg plus 5 % oder per Kubikmeter netto in Schiffs Wahl, bei Verschiffung von Antwerpen entweder per 1000 kg oder per 40 Kubikfuß engl., beides plus 10 %; nach Brasilien von Bremen und Hamburg entweder per 1000 kg plus 10 % oder per Kubikmeter netto in Schiffs Wahl, bei Verschiffung von Antwerpen entweder per 1000 kg oder per 40 Kubikfuß engl., beides plus 10 %; nach Kuba von Bremen, Hamburg und Antwerpen per 1000 kg oder per Kubikmeter in Schiffs Wahl, beides plus 10 %.

In allen Fällen vergüten wir einen Rabatt von 10 % auf die Netto-Seefracht zu den Bedingungen der diesbezüglichen Rabattbestimmungen.

Die Fracht für Pakete beträgt:

1. Bei Verschiffung von Bremen und Hamburg: nach Montevideo und Buenos Aires 10 Pf. per Kubikdezimeter, minimal 3 Mk. pro Paket; nach Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos 10 Pf. per Kubikdezimeter, minimal 5 Mk. pro Paket; falls das Kollo

Digitized by Google

unter 5 kg wiegt, beträgt die Fracht 50 Pf. per ½ kg mit einer Minimalfracht von 1 Mk. pro Kollo; nach allen Häfen Kubas 20 Pf. per Kubikdezimeter, minimal 5 Mk. pro Paket.

2. Bei Verschiffung von Antwerpen: nach Montevideo und Buenos Aires 2/6 per englischen Kubikfuß oder Teil davon, minimal 5/— pro Paket; falls das Kollo unter 10 lbs. engl. wiegt, 6 *d* per lbs., minimal 1/— pro Paket; nach Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos: wie oben; nach allen Häfen Kubas 5/— per englischen Kubikfuß, minimal 5/— pro Paket.

Die Fracht auf Preziosen, Gold, Silber, Kontanten, Wertgüter aller Art beträgt 1 % vom Wert, sofern die reguläre Tarifrate weniger beträgt.

Minimalfrachten pro Konnossement.

1. Von Bremen und Hamburg nach Brasilien und dem La Plata 22 Mk., von Bremen und Hamburg nach Kuba 15 Mk. plus 10 % bezw. 21 Mk. plus 10 %.

2. Von Antwerpen nach Brasilien und dem La Plata 1 £ plus 10 %, von Antwerpen nach Kuba 15/— plus 10 % bezw. 21 Mk. plus 10 %.

Frachttarif für den Verkehr von Brasilien, La Plata und Kuba nach Europa

ist nicht festgelegt, sondern wechselt stets nach der jeweiligen Lage der betreffenden Frachtenmärkte und bleibt die Festsetzung der Frachtraten von Fall zu Fall unseren Vertretern in den überseeischen Plätzen vorbehalten.

Soweit Durchgüter-Verkehr in Frage kommt, haben unsere sämtlichen Vertreter in Brasilien, Montevideo, Buenos Aires und auf Kuba Anweisung, außer nach allen von unserer Gesellschaft bedienten Plätzen Konnossemente bezw. Options-Konnossemente zu zeichnen nach Hamburg, Rotterdam, Amsterdam, London, Hull, Leith, Liverpool, nach den Haupthäfen der Ostsee, Norwegens und des Mittelmeeres.

Digitized by Google

Frachttarif

nur für den Verkehr von Bremen-Hamburg über Bremerhaven nach Spanien.

(Bei geschlossener Flußschiffahrt nur von Bremerhaven.) Minimal: 10 Frachttons per Dampfer oder garantiert 150 Mk.

1. Nach Coruña, Villagarcia und Vigo: 15 Mk. per 1000 kg oder per Kubikmeter in Schiffs Wahl, je nachdem was am meisten Fracht ergibt. — Minimalfracht pro Konnossement 10 Mk.

2. Güter in Durchfracht, nur über Coruña:

nach	Ferrol	30 Mk.
„	Gijon, Aviles, Ribadeo, Carril . .	35 „
„	Santander, Bilbao	40 „
„	Passages, San Sebastian	43 „
„	Huelva, Cadix, Sevilla	45 „
„	Algeciras, Malaga, Almeria . . .	51 „
„	Cartagena, Alicante	51 „
„	Valencia, Tarragona, Barcelona . .	55 „

alles per 1000 kg oder per Kubikmeter in Schiffs Wahl. Minimalfracht per Konnossement die Hälfte vorstehender Raten, indessen nicht weniger als 25 Mk.

Reichspostdampferlinien.

a) Reichspostdampfer nach Ostasien.

Abfahrten alle 14 Tage abwechselnd von Bremen und Hamburg. Die Dampfer fahren von Bremen jeden vierten Mittwoch und von Hamburg jeden vierten Donnerstag via Antwerpen, Southampton, Gibraltar, Algier, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore nach Hongkong, Shanghai, Tsingtau oder Nagasaki, Hiogo und Yokohama.

Die ab Bremen fahrenden Dampfer laufen auch Rotterdam an.

Digitized by Google

Passagier-Beförderung.

Fahrpreise des Mittelmeer-Verkehrs.

Die Fahrpreise von resp. nach Bremen, Hamburg und Rotterdam gelten nur für die von resp. nach diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.

	Klasse	Von Bremen od. Hamburg	Von Rotterdam	Von Antwerpen	Von Southampton	Von Gibraltar	Von Algier	Von Genua	Von Neapel	Von Port Said	Von Suez
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Nach Bremen oder Hamburg	I	—	—	60	120	180	240	270	330	420	460
	II	—	—	40	80	120	160	180	220	280	310
	III	—	—	20	40	60	80	90	110	140	160
Nach Rotterdam	I	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	III	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nach Antwerpen	I	60	30	—	45	180	240	270	330	420	460
	II	40	20	—	30	120	160	180	220	280	310
	III	20	10	—	15	60	80	90	110	140	160
Nach Southampton	I	120	90	45	—	180	240	270	330	420	460
	II	80	60	30	—	120	160	180	220	280	310
	III	40	30	15	—	60	80	90	110	140	160
Nach Gibraltar	I	180	180	180	180	—	60	150	210	360	400
	II	120	120	120	120	—	40	100	140	240	270
	III	60	60	60	60	—	20	50	70	120	140
Nach Algier	I	240	240	240	240	60	—	90	150	330	370
	II	160	160	160	160	40	—	60	100	220	250
	III	80	80	80	80	20	—	30	50	110	130
Nach Genua*	I	270	270	270	270	150	90	—	60	280	320
	II	180	180	180	180	100	60	—	40	200	230
	III	90	90	90	90	50	30	—	20	100	120
Nach Neapel	I	330	330	330	330	210	150	60	—	240	280
	II	220	220	220	220	140	100	40	—	160	190
	III	110	110	110	110	70	50	20	—	80	100
Nach Port Said	I	420	420	420	420	360	330	280	240	—	40
	II	280	280	280	280	240	220	200	160	—	30
	III	140	140	140	140	120	110	100	80	—	20
Nach Suez	I	460	460	460	460	400	370	320	280	40	—
	II	310	310	310	310	270	250	230	190	30	—
	III	160	160	160	160	140	130	120	100	20	—

* Die Fahrpreise erster und zweiter Klasse nach Genua berechtigen auch zur Reise nach Neapel, vorausgesetzt, daß die Reise von Gibraltar oder Algier nach Neapel mit einem Dampfer der New Yorker Linie erfolgt.

Der Preis einer Hin- und Rückfahrkarte, gültig für ein Jahr vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise, beträgt $1^1/_2$ Passagen.

Anweisungen für die Rückreise von Port Said nach Neapel und Genua sind auch gültig für die Dampfer der Alexandriner Linien. Auf letzteren Dampfern haben die Passagiere der ersten Klasse jedoch nur Anrecht auf einen Platz zur Minimalrate; für Plätze in höherer Preislage ist die Differenz im Preise nachzuzahlen.

Digitized by Google

Fahrpreise von Europa, Algier und Ägypten nach Aden, Colombo, Penang, Singapore, China und Japan.

Die Fahrpreise von Bremen, Hamburg und Rotterdam gelten nur für die von diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.
Die Fahrpreise nach Tsingtau und Nagasaki gelten nur für die nach diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.

	Von Bremen, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen oder Southampton			Von Gibraltar, Algier, Genua oder Neapel			Von Port Said oder Suez		
Klasse	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Nach Aden	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
einfache Fahrt.....	860	720	285	770	675	285	680	630	285
Hinundrückfahrkarte	1285	1080	430	1150	1015	430	1015	950	430
Nach Colombo									
einfache Fahrt.....	1170	720	390	1080	675	390	990	630	390
Hinundrückfahrkarte	1760	1080	585	1625	1015	585	1490	950	585
Nach Penang oder Singapore									
einfache Fahrt.....	1355	900	450	1265	855	410	1175	810	390
Hinundrückfahrkarte	2030	1350	675	1895	1285	615	1760	1220	585
Nach Hongkong									
einfache Fahrt.....			540			495			475
Hinundrückfahrkarte			810			745			715
Nach Shanghai									
einfache Fahrt.....			585			540			520
Hinundrückfahrkarte	1465	990	875	1375	945	810	1285	900	780
	2185	1485		2050	1420		1915	1355	
Nach Tsingtau Nagasaki, Kobe oder Yokohama									
einfache Fahrt.....			610			565			545
Hinundrückfahrkarte.			910			845			815

Hinundrückfahrkarten sind gültig für zwei Jahre vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise.

Rückbuchungs-Ermäßigungen. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h. welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf folgende Ermäßigungen:
Bei Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung 20 %
„ „ „ 12 „ „ „ 10 „

Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen, spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

Digitized by Google

Fahrpreise von Japan, China, Singapore, Penang, Colombo und Aden nach Ägypten, Algier und Europa.

Die Fahrpreise nach Bremen und Hamburg gelten nur für die nach diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.
Die Fahrpreise von Nagasaki und Tsingtau gelten nur für die von diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.

	Von Yokohama Kobe, Nagasaki oder Tsingtau			Von Shanghai			Von Hongkong			Von Singapore oder Penang			Von Colombo			Von Aden		
Klasse	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Nach Suez oder Port Said	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	£ †	Rup.	Rup.	Rup.	Rup.	Rup.	Rup.
einfache Fahrt.....	62.14	44.—	26.8	62.14	44.—	25.6	62.14	44.—	23.2	57.4	39.12	19.—	726.—	462.—	285.—	495.—	462.—	210.—
Hinundrückfahrkarte	93.10	66.—	39.12	93.10	66.—	37.19	93.10	66.—	34.13	85.16	59.7	28.10	1089.—	693.—	427.50	742.50	693.—	315.—
Nach Neapel, Genua, Algier oder Gibraltar																		
Einfache Fahrt.....	67.2	46.4	27.10	67.2	46.4	26.—	67.2	46.4	24.4	61.12	41.16	20.—	792.—	495.—	285.—	561.—	495.—	210.—
Hinundrückfahrkarte	100.2	69.6	41.5	100.2	69.6	39.12	100.2	69.6	36.6	92.8	62.14	30.—	1188.—	742.50	427.50	841.50	742.50	315.—
Nach Southampton, Antwerpen, Bremen oder Hamburg																		
Einfache Fahrt.....	71.10	48.8	29.14	71.10	48.8	28.12	71.10	48.8	26.8	66.—	44.—	22.—	858.—	528.—	285.—	627.—	528.—	210.—
Hinundrückfahrkarte	106.14	72.12	44.11	106.14	72.12	42.18	106.14	72.12	39.12	99.—	66.—	33.—	1287.—	792.—	427.50	940.50	792.—	315.—

† **Das Passagegeld von Japan, China und Hinter-Indien ist zahlbar in der lokalen Währung zu dem laufenden Sicht-Bankwechsel-Kurse des Tages der Zahlung.**

Hinundrückfahrkarten sind gültig für zwei Jahre vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise.

Rückbuchungs-Ermäßigungen. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h. welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf folgende Ermäßigungen: Bei Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung 20%, bei Wiedereinschiffung innerhalb 12 Monaten nach Landung 10%. Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen; spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

Digitized by Google

Fahrpreise zwischen asiatischen Häfen.

Die Fahrpreise nach und von Tsingtau gelten nur für die nach bezw. von diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.

	Klasse	Von Aden	Von Colombo	Von Penang	Von Singapore	Von Hongkong	Von Shanghai	Von Tsingtau	Von Nagasaki	Von Kobe	Von Yokohama
		Rup.	Rup.	£†	£†	£†	£†	£†	£†	£†	£†
Nach Aden	I	—	330.—	31.18	34.2	40.14	45.2	46.4	46 4	46.4	46.4
	II	—	247.50	25.6	27.10	29.14	30.16	31.18	31.18	31.18	31.18
	III	—	110.—	9.18	11.—	14.6	15.19	16.10	16.10	17.1	17.12
Nach Colombo	I	330.—	—	14.6	16.10	25.6	30.16	31.18	31.18	31.18	31.18
	II	247.50	—	11.—	12.2	16.10	19.16	20.18	20.18	20.18	20.18
	III	110.—	—	4.8	4.19	8.16	11.—	11.11	11.11	12.2	12.13
Nach Penang	I	478.50	214.50	—	3.6.—	12.2	16.10	18.14	18.14	18.14	18.14
	II	379.50	165.—	—	2.4.—	8.5	11.—	13.4	13.4	13.4	13.4
	III	159.50	66.—	—	1.7.6	5.10	7.3	7.14	7.14	7.19.6	8.5
Nach Singapore	I	511.50	247.50	3.6.—	—	8.16	13.15	16.10	16.10	16.10	16.10
	II	412.50	181.50	2.4.—	—	6.12	8.16	11.—	11.—	11.—	11.—
	III	165.—	77.—	1.7.6	—	4.8	6.12	6.17.6	6.17.6	7.3	7.8.6.
						$	$	$	Yen	Yen	Yen
Nach Hongkong	I	610.50	379.50	12.2	8.16	—	66.—	99.—	99.—	132.—	143.—
	II	445.50	247.50	8.5	6.12	—	44.—	66.—	66.—	77.—	84.70
	III	214.50	132.—	5.10	4.8	—	22.—	24.20	24.20	27.50	33.—
Nach Shanghai	I	676.50	462.—	16.10	13.15	66.—	—	38.50	38.50	77.—	88.—
	II	462.—	297.—	11.—	8.16	44.—	—	24.20	24.20	44.—	52.80
	III	242.—	165.—	7.3.—	6.12	22.—	—	11.—	11.—	16.50	22.—
Nach Tsingtau	I	693.—	478.50	18.14	16.10	99.—	38.50	—	—	77.—	88.—
	II	478.50	313.50	13.4	11.—	66.—	24.20	—	—	44.—	52.80
	III	247.50	176.—	7.14	6.17.6	24.20	11.—	—	—	16.50	22.—
Nach Nagasaki	I	693.—	478.50	18.14	16.10	99.—	38.50	—	—	—	—
	II	478.50	313.50	13.4	11.—	66.—	24.20	—	—	—	—
	III	247.50	176.—	7.14	6.17.6	24.20	11.—	—	—	—	—
Nach Kobe	I	693.—	478.50	18.14	16.10	132.—	77.—	77.—	—	—	—
	II	478 50	313.50	13.4	11.—	77.—	44.—	44.—	—	—	—
	III	258.50	181.50	7.19.6	7.3.—	27.50	16.50	16.50	—	—	—
Nach Yokohama	I	693.—	478.50	18.14	16.10	143.—	88.—	88.—	—	—	—
	II	478.—	313.50	13.4	11.—	84.70	52.80	52.80	—	—	—
	III	264.—	192.50	8.5	7.8.6	33.—	22.—	22.—	—	—	—

† Das Passagegeld von Japan, China und Hinter-Indien ist zahlbar in der lokalen Währung zu dem laufenden Sicht-Bankwechsel-Kurse des Tages der Zahlung.

Der Preis einer Hinundrückfahrkarte beträgt 1 1/2 Passagen.

Hinundrückfahrkarten sind 2 Jahre gültig, vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise; auf der Strecke Hongkong—Yokohama und den Zwischenstrecken beträgt die Gültigkeitsdauer indes nur 6 Monate.

Digitized by Google

Rückbuchungs-Ermäßigung. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h. welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf eine Ermäßigung von 20 %, vorausgesetzt, daß die Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung erfolgt.

Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen; spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

Fracht-Beförderung.

Für die von Bremen abfahrenden Reichspostdampfer werden Güter in Hamburg und für die von Hamburg abfahrenden Reichspostdampfer werden Güter in Bremen ohne Frachtzuschlag bis Sonnabend vor Abfahrt der Schiffe angenommen.

Anschluß und Durchverkehr:

Von Penang nach Belawan (Deli) durch Dampfer des Norddeutschen Lloyd.

Von Penang nach Rangoon durch Dampfer der Brit. India S. N. Co.

Von Singapore nach der Ostküste Sumatras (Belawan, Paneh Bila, Asahan), Bangkok, Brit. Nord-Borneo (Labuan, Jesselton, Kudat, Sandakan, Lahad-Datu), Sulu, Zamboanga, Celebes, Molukken (Makassar, Menado, Gorontalo, Sangir-Inseln, Ternate) durch Dampfer des Norddeutschen Lloyd.

Von Singapore nach Batavia, Samarang, Soerabaya durch Dampfer der Koninklijken Paketvaart Maatschappij.

Von Singapore nach Neu-Guinea mittels des Postdampfers der Singapore-Neu-Guinea-Linie.

Von Hongkong nach Manila durch Dampfer des Norddeutschen Lloyd und der China Navigation-Co. Ltd.

Digitized by Google

Von Hongkong nach Neu-Guinea, Queensland und Sydney mittels der Postdampfer der Austral-Japan-Linie.

Von Shanghai nach Tsingtau (Kiautschou), Chefoo, Tientsin durch Dampfer der Hamburg-Amerika Linie.

Von Shanghai nach Hankow und anderen Plätzen am Yangtse (Chinkiang, Nanking, Wuhu, Kiukiang) durch Dampfer des Norddeutschen Lloyd.

Frachten nach Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden und Colombo bleiben besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Digitized by Google

Frachttarif nach Ostasien.

Klasse 1a. Aluminium, Apparate (chem.-mediz., opt., photogr.), Champagner, Chemikalien (weder ätzend noch feuergefährlich), Konfektionswaren, Cyankali, Drogen, Filz, Gürtel, Grammophone (und Zubehör), Handschuhe, Kaufmannsgut, Kriegsmaterial (bis 3000 kg per Kollo), Magnoliametall, Medikamente, Milchzucker, Nadeln, Neusilber, Nickel, Öle (ätherische), Parfümerien, Rohgummi, Sammetwaren, Seidenwaren, Sprechapparate (und Zubehör), Uhren (gewöhnliche Taschen- und Stand-), Waffen, Weißmetall, Zinkstaub . . . .

Klasse 1b. Apparate (elektr., telegr.), Baumwollwaren, Cigarren, Geldkisten, Geldschränke, Glaswaren, Gummiwaren, Kristallwaren, Leder, Lederwaren, Leinenwaren, Linoleum, Marmorwaren, Maschinenteile (bis 3000 kg per Kollo), Maschinenpackung (aller Art), Messer, Öle (in Kisten und Fässern), Patronenhülsen (leere), Perlen (aus Glas und Wachs), Salizylsäure, Scheren, Tuche, Werkzeuge, Wollwaren . . . . . .

Klasse 2. Anilinsalze, Borsten, Bürsten, Drucksachen, Eisenwaren, Essigsäure, Farben, Farbwaren (nasse und trockene), Gabeln (aus unedlen Metallen), Gasmesser, Hanfschläuche, Knöpfe, Kreide (präparierte), Kurzwaren, Leinenschläuche, Litzen, Löffel (aus unedlen Metallen), Metallwaren, Papier (in Kisten, ausgenommen Bunt-, Glanz- und Morsepapier), Pianos, Pinsel, Schirme, Schirmgestelle, Schreibmaterialien, Segeltuch, Seife (Toilette-), Spiegel, Spiegelglas, Spielkarten, Stahlwaren, Strumpfwaren, Wassermesser, Wichse, Zeichenmaterial . . . . . .

Klasse 3. Akkordeons, Bindfaden, Blätter, Essig, Fasern (Fibre), Flachs, Glasziegel, Goldleisten, Holzwaren, Hopfen, Konditoreiwaren, Korbwaren, Lampendochte, Liköre, Möbel (schwere), Musikinstrumente, Provisionen, Sämereien, Schmelztiegel (aus Metall oder Porzellan), Schmirgeltuch, Schwefelnatrium, Spielwaren, Stärke, Tauwerk, Umzugsgut (ausgenommen Kunst- und Wertgegenstände), Wanduhren (gewöhnliche), Wein (ausgenommen Champagner), Wurzeln, Zucker (in Kisten), Zuckerwaren . . . . . .

Klasse 4. Antichlor, Asbestschiefer, Baumwollabfall, Bittersalz, Boote (Motor-), Buntpapier, Cementplatten, Ceresin, Dachfilz, Dachpappe, Fahrräder, Flanelle, Flaschenlack, Fliesen, Gerbstoffextrakt, Glanzpapier, Glaubersalz, Hüte, Jutewaren, Isolationsdraht, Kohlenstifte (für elektrische Lampen), Lampen (elektr.), Magnesia (schwefels.), Morsepapier, Motorwagen, Mühlsteine, Mützen, Nähmaschinen, Natron (schwefels.), Paraffin, Schleifsteine, Schmiere, Schmieröl-Stearin, Steinplatten (künstl.), Tapeten, Tonplatten, Vaseline, Wachs, Wagenachsen, Wagenfedern . . . . . .

Klasse 5. Asbestwaren (ausgenommen Packung und Schiefer), Backwerk, Ballastschaufeln, Bier, Boote (Holz-, Stahl-, Rettungs- und zerlegt), Calcium-Carbonat (in Fässern), Cellulose in Ballen, Chlorcalcium, Cigaretten, Cigarettenpapier, Decken, Drahtgeflecht, Dreschmaschinen, Eimer, Emaillewaren, Faßdauben, Fässer (leere), Flaschendraht, Flaschenkapseln, Garne, Gelatine, Genever, Glaspapier, Glühstrümpfe, Hanf, Hohlgefäße, Hohlglas, Infusorienerde, Isolatoren, Kabel auf Rollen, Kämmlinge, Kammzug, Kistenbretter, Korken, Korkholz, Korkschrot, Korksteinplatten, Kuhhaare, Kunstwolle, Lampenteile, -kuppeln, -gläser, Leim, Lichte, Lithographiesteine, Lumpen, Magnesia (doppeltkohlensaures), Malz, Milch, Mineralwasser, Möbel (leichte), Öfen, Ofenrohre, Pappe und Papier in Ballen, Petroleumfässer (leer), Petroleumöfen, Porzellanwaren, Säcke (alte), Ruß, Sackleinen, Sandpapier, Schiefertafeln, Schlackenwolle, Schmelzöfen, Schmelztiegel aus Ton und Graphit, Schwämme, Schwerspath, Seegras, Seife (gewöhnl.), Spiegeldosen, Spinnereimaschinen, Spirituosen, Sprit, Steingut, Strohhülsen, Tabak, Tonwaren, Wellpappe, Wollabfall, Wolle (roh), Wurfmaschinen, Zeitungen (alte), Zündhölzer, Zwirn . . . . . .

Digitized by Google

Penang, Singapore	Hongkong	Shanghai, Tsingtau (m. Umldg.)	Tsingtau (direkt), Nagasaki, Kobe, Yokohama
40	45	47½	45
37½	42½	45	42½
35	40	42½	40
32½	37½	40	37½
30	35	37½	35
27½	32½	35	32½

Die Frachtsätze verstehen sich per cbm oder per 1000 kg nach Wahl des Schiffes,

und zwar für Verschiffung von Bremen und Hamburg in Mark netto,

für Verschiffung von Antwerpen und Rotterdam in Shilling mit 10 % Primage.

Alle Frachten sind einem Rabatt unterworfen, der nach den Bestimmungen der bezüglichen Rabatt-Zirkulare für die verschiedenen Häfen ausgezahlt wird.

Für Maschinenteile, Kriegsmaterial und schwere Kolli über 3000 kg nach Anlaufhäfen und über 1000 kg nach Nebenhäfen bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.

Für Options-Güter wird ein Zuschlag von 2½ Mk. bezw. Shilling per cbm oder 1000 kg zu den vorstehenden Sätzen erhoben.

Mindestfrachtsatz für die Sendung 10 Mk. oder Shilling nach Anlaufhäfen, 20 Mk. oder Shilling nach Nebenplätzen.

Die Fracht für Pakete nach Anlaufhäfen beträgt 20 Pfg. bezw. 2½ Pence per cdcm. Minimalsatz 5 Mk. oder Shilling per Stück, nach Nebenplätzen 50 % Zuschlag. Minimalsatz 10 Mk. oder Shilling per Stück.

Die Frachten sind hier zahlbar gegen Aushändigung der Konnossemente.

Wertvolle Güter, d. h. solche Güter, deren Wert 4 Mk. bezw. 4 Shilling per cdcm übersteigt, 1½ % vom Werte nach Anlaufhäfen und 2 % nach Nebenhäfen, Kontanten, Gold- und Silberbarren unterliegen nicht dem Tarif.

Für die Annahme von ätzenden Stoffen gelten die Bestimmungen der bremischen Verordnung vom 25. Oktober 1896 über die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen.

Digitized by Google

Ferner: Asbestzement, Asphalt, Baumwolle (roh), Borsäure, Borax, Gips, Häute, Harz, Hörner, Holzkohle, Hufe, Knochen, Natron (doppeltkohlensaures), Pech, Quecksilber, Reispfannen, Röhren aus Ton, Salmiak, Soda, Torfstreu. . . .

Schwergut. Bandeisen, Blei in Blöcken, Zement in Fässern, Draht (Eisen-, Kupfer-, Messing-, Stahl-), Drahtnägel, Drahttauwerk, Düngerstoffe, altes und neues Eisen, Eisenbahnschienen, gewelltes Eisenblech in Kisten, Fensterglas, Hufeisen, Metalle, Mineralsalze, Nageleisen, Nägel, Salpeter, Salz, Schrauben, Schrot, Stahl in Tubben und Kisten, Steine, Zink in Platten, Zinkbleche in Fässern, Zucker etc. . . . . .

Gefährliche Güter (nur per Frachtdampfer), wie Karbolineum, Sprengstoffe, Säuren, Teer etc. . . . . .

Digitized by Google

Penang, Singapore	Hongkong	Shanghai, Tsingtau (m. Umldg.)	Tsingtau (direkt), Nagasaki, Kobe, Yokohama
Laut Vereinbarung.			

Jedes Ladungs-Kollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes tragen, andernfalls wird für richtige Beförderung nicht garantiert.

Änderungen vorbehalten!

Digitized by Google

Güter in Durchfracht

werden nach folgenden Häfen angenommen:

über Genua bezw. Neapel unter besonders zu vereinbarenden Bedingungen nach Barcelona, Bari, Catania, Fiume, Livorno, Marseille, Messina, Nizza, Palermo, Triest, Venedig, Piräus, Smyrna, Konstantinopel, Odessa, Nicolajeff, Batum und Alexandrien mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd und anderen.

über Port Said nach:

Alexandretta	Mk.	15.—	Haiffa (Caifa)	Mk.	12.—
Beyrut	»	12.—	Mersina	»	15.—
Chios	»	17.50	Syra	»	17.50
Jaffa	»	9.—	Tripolis (Syrien)	»	12.—
Lattakieh	»	12.—			

über Suez nach:

Port Sudan	Mk.	16.—

über Aden nach:

Massaua	Mk.	13.50	Zanzibar	Mk.	25.—
Mombassa	»	25.—			

über Colombo nach:

Alleppey	Mk.	11.50	Madras	Mk.	12.50
Bimlipatam	»	12.50	Mangalore	»	12.50
Calcutta	»	18.—	Masulipatam	»	12.50
Calicut	»	12.50	Narrakal	»	12.50
Calingapatam	»	12.50	Negapatam	»	12.50
Cannanore	»	12.50	Pondicherry	»	12.50
Chittagong	»	15.—	Tellicherry	»	12.50
Cochin	»	12.50	Tuticorin	»	11.50
Coconada	»	12.50	Vizagapatam	»	12.50
Gopaulpore	»	12.50			

NB. Die Weiterbeförderung von Gütern, welche in Colombo in der Zeit vom 25. April bis 1. September ankommen, nach der Malabar-Küste ist ausgeschlossen.

über Penang nach:

Akyab	Mk.	12.—	Rangoon	Mk.	7.50
Belawan (Deli)	»	7.—	Sabang	»	9.—
Klang	»	8.50	Segli	»	9.—
Langkat	»	9.—	Siboga	»	11.50
Langsa (Bay)	»	9.—	Tandjong Balai (Asahan)	»	8.50
Lho Semaweh	»	7.50	Tandjong Tirem (Batoe Bahra)	»	8.50
Moulmain	»	12.—	Tapa Toean	»	13.50
Oleleh (Atjeh)	»	9.—	Telok Anson	»	12.50
Padang	»	13.50	Telok Semaweh	»	13.75
Paneh-Bila	»	8.—			
Pangkalan Berandan	»	9.—			
Pulo Weh	»	9.—			

Digitized by Google

über Singapore nach:

Amboina	Mk. 23.50	Pakalongan	Mk. 10.—
Banda	» 23.50	Palehleh	» 23.50
Bandjermassin	» 13.50	Palembang	» 10.—
Bandjoewangie	» 13.50	Pontianak	» 10.—
Bangkok	(nach Vereinbarung)	Port Dickson	» 9 —
Batavia	(» »)	Port Swettenham	» 10.—
Billiton	Mk. 10.—	Riouw	» 10.—
Cheribon	» 10.—	Saigon	» 15.—
Dobo	» 23.50	Samarang	(nach Vereinbarung)
Gorontalo	» 23.50	Sandakan	Mk. 9.—
Jesselton (B.-N.-Borneo)	» 11.25	Silam	» 17.50
Kudat	» 11.25	Singora Reede	» 13.50
Labuan	» 15.—	Soerabaya	(nach Vereinbarung)
Lahad-Datu	» 17.50	Sulu (Jolo)	Mk. 16.—
Makassar	» 13.50	Tegal	» 10.—
Menado	» 23.50	Ternate	» 23.50
Muntock	» 10.—	Zamboanga	» 15.—

über Hongkong nach:

Amoy	Mk. 7.—	Macao	Mk. 10.—
Canton	» 5.—	Manila	wie Shanghai
Cebu	» 7.50	Swatow	» 7.50
Foochow	» 9.—	Taiwanfoo	» 15.—
Haiphong	» 8.—	Takao	(nach Vereinbarung)
Hanoi	» 11.—	Tamsuy	Mk. 15.—
Iloilo	» 7.50		

über Shanghai nach:

Chefoo	Mk. 7.—	Newchwang	Mk. 9.— (im Winter mit der Eisklausel)
Chinkiang	(nach Vereinbarung)	Ningpo	Mk. 7.50
Chinwangtao	(» »)	Pukow	» 2.50
Dalny	(» »)	Tientsin	(nach Vereinbarung)
Hankow, Febr.-Aug.	Mk. 2.50	Wuhu	(» »)
» Sept.-Jan.	» 9.—	Wladiwostock	(» »)
Ichang	» 13.50		

über Kobe nach:

Chemulpo	Mk. 5.—	Chinampo	Mk. 9.—
Osaka	» 2.50		

über Yokohama nach Tokio Mk. 2.50

über Kobe opt. Yokohama nach Honolulu Mk. 27.50

Die vorstehenden Zuschlagssätze verstehen sich per Kubikmeter oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd.

Orient-Küstenfahrt.

Von Singapore, Penang, Hongkong und Shanghai aus unterhält der Norddeutsche Lloyd Zweiglinien, vermittels deren für Passagiere und Fracht sich die Anschlüsse nach Siam, den großen und kleinen Sunda-Inseln, Britisch-Borneo, den Philippinen, Neu-Guinea und dem Yangtsekiang ergeben.

Digitized by Google

Singapore-Neu-Guinea-Zweiglinie.

Regelmäßige achtwöchentliche Verbindung von Singapore über Batavia (event. Samarang, Soerabaya), Makassar, Amboina, Banda, Eitape-Reede, Potsdamhafen (event. Alexishafen), Friedrich-Wilhelmshafen, Erimahafen, Finschhafen, event. Peterhafen nach Rabaul und zurück über Adolfhafen, Finschhafen, Erimahafen, Friedrich-Wilhelmshafen (event. Alexishafen, Potsdamhafen), Eitape-Reede (event. Banda, Amboina), Makassar (event. Batavia) nach Singapore im Anschluß an die Hauptdampfer in Singapore.

Von Rabaul ist Verbindung nach Nusafahrwasser, Fead, Nissan, Offene Reeden von Neu-Mecklenburg, ferner Neu-Hannover, Mortlocks-, Admiralitäts-, Buka-, Bougainville-, Portlands-, Carterets-, Gardener- und Vischer-Inseln mittels des Norddeutschen Lloyddampfers »Sumatra«.

Fahrpreise.

	Klasse	Von Singapore	Von Batavia	Von Samarang	Von Soerabaya	Von Makassar	Von Banda und Amboina	Von Neu-Guinea
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Nach Singapore	I	—	110	160	180	265	380	470
	II	—	65	95	105	160	230	325
Nach Batavia	I	110	—	60	80	180	300	470
	II	65	—	35	50	105	175	325
Nach Samarang	I	160	60	—	25	140	260	470
	II	95	35	—	15	80	150	325
Nach Soerabaya	I	180	80	25	—	110	230	470
	II	105	50	15	—	65	135	325
Nach Makassar	I	265	180	140	110	—	120	370
	II	160	105	80	65	—	70	245
Nach Banda und Amboina	I	380	300	260	230	120	—	310
	II	230	175	150	135	70	—	205
Nach Neu-Guinea	I	470	470	470	470	370	310	—
	II	325	325	325	325	245	205	—

Hinundrückfahrkarten, gültig für 6 Monate vom Beginn der Ausreise bis zurBeendigung der Rückreise, werden ausgegeben mit einer Ermäßigung von 10% auf den vollen Preis der beiden Passagen.

Digitized by Google

Fracht-Tarif nach Neu-Guinea.

(Gemäß Vertrag von der Reichsregierung am 30. November 1907 genehmigt.)

	Mark
I. Klasse (Maßgut). Apparate (elektrische, medizinische, photographische, telegraphische) und Zubehör, Asbestwaren, Baumwollwaren, Champagner, Chemikalien, weder ätzend noch feuergefährlich, Dachpappe (Dachfilz ausgeschlossen), Drogen, Eisenwaren, nasse und trockene Farbwaren, Filz, Frillings, Garne, Geldschränke, Glasziegel, Gummiwaren, Halbseidenwaren, Handschuhe, Hüte, Hydrometer, Kaufmannsgut, Knöpfe, Konfektion, Kreide, Kriegsmaterial bis 1000 kg, Kristallwaren, Kurzwaren, Lederwaren, Leinenwaren, Linoleum, Litzen, Manufakturwaren, Marmor und Marmorwaren, Maschinenteile bis 1000 kg, Medikamente, Metallwaren, Nadeln, ätherische Öle, Öle in Kisten und Fässern, Pech, Perlen (Glas- und Wachs-), Posamenten, Putzfedern, Rüschen, Sammetwaren, Salizylsäure, Schirme, Seidenwaren, Spiegel, Stahlwaren, Strumpfwaren, Tabak, Trikotagen, unbenannte Güter, Waffen, Werkzeuge, falls das Kubikmeter 1000 kg und mehr wiegt, Wollwaren und dergleichen, Zigarren, Zigaretten	67.50
II. Klasse (Maßgut). Akkordeons, Anilinsalze, Backwerk, Baumwollabfälle, Bier, Biskuits, Blätter, Blechwaren, Butter, Ceresin, Drucksachen, Essig in Fässern und Kisten, Fahrräder, Faßdauben, Fensterglas, Flachs, Geldkisten, Gelatine, Genever, Gläser, Glaswaren, elektrische Glühlampen, Goldleisten, Griffel, Harz, Holzwaren, Hopfen, Hülsenfrüchte, Infusorienerde, Jutewaren, Isolatoren, Kammzug, Käse, Konditoreiwaren, Konserven, Korbwaren, Korken, Korksteinplatten, Lampendochte, Leim, Lichte, Malz, Milch, Mineralwasser, Möbeln, Nähmaschinen, Öfen, Papier in Ballen und Kisten, Parfümerien, Pianos, Porzellanwaren, Provisionen, Saat, Sackleinen, Schaufeln, Schiefertafeln, Schirmgestelle, Schmelztiegel, Schmirgeltuch, Schreibmaterialien, Seife, Seilerwaren, Semen cynae, Spieldosen, Spielwaren, Spirituosen, Sprit, Stärke, Steingut, Tauwerk, Tinte, Tonwaren, Wachszündkerzen, Wanduhren, Wein, Werkzeuge, falls das Kubikmeter unter 1000 kg wiegt, Wichse, Wurmkuchen, Wurzeln, Zeichenmaterialien, Zellulose, Zigarettenpapier, Zucker in Kisten und Säcken, Zuckerwaren, Zwirn und dergleichen	65.—
III. Klasse (Maßgut). Hohlglas, Lampenteile, leere Petroleumfässer, Strohhülsen, Zündhölzer und dergleichen	50.—
Schwergut. Bandeisen, Blei in Blöcken, Draht (Eisen-, Kupfer-, Messing-, Stahl-), Drahtnägel, Drahttauwerk, Düngerstoffe, altes Eisen, Eisenbahnschienen, gewelltes Eisenblech in Kisten, alte Hufeisen, Metalle, Mineralsalze, Nageleisen, Nägel, Salpeter in Fässern und Säcken, Salz in Säcken, Schrauben, Schrot, Stahl in Tubben und Kisten, Steine, Zement in Fässern, Zink in Platten, Zinkbleche in Fässern und dergleichen	57.50
Edelmetalle. Kontanten, Gold, Silberwaren, Taschenuhren und dergleichen	$2^3/_4$ %

Die Frachtsätze verstehen sich in Mark ab Bremen, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen per Kubikmeter oder 1000 kg, nach Wahl des Norddeutschen Lloyd.

Für sogenannte Optionsgüter (betreffs deren Entlöschung den Empfängern die Wahl unter mehreren Häfen anheimgestellt bleibt) wird ein Zuschlag von 2.50 Mk. per Kubikmeter oder 1000 kg zu den vorstehenden Sätzen erhoben.

Für Maschinenteile, Kriegsmaterial und schwere Kolli über 1000 kg bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.

Die Frachten sind zahlbar nach Verschiffung der Waren gegen Aushändigung der dafür gezeichneten Konnossemente.

Digitized by Google

Sprengstoffe, feuergefährliche und leicht entzündliche Waren sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Für die Annahme von ätzenden Stoffen gelten die Bestimmungen der bremischen Verordnung vom 25. Oktober 1896 über die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen.

Es werden keine Konnossemente gezeichnet unter 20 Mk. für die vorstehenden Plätze; die Fracht für Pakete nach Anlaufhäfen beträgt 20 Pf. per Kubikdezimeter. Minimalsatz 5 Mk. per Stück. — Jedes Ladungskollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes tragen, andernfalls kann richtige Beförderung nicht gewährleistet werden.

b) Reichspostdampfer nach Australien.

Abfahrten alle 4 Wochen Mittwochs von Bremen via Antwerpen, Southampton, Algier, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo nach Fremantle, Adelaide, Melbourne und Sydney.

Fahrpreise des Mittelmeer-Verkehrs.

	Klasse	Von Bremen	Von Antwerpen	Von Southampton	Von Algier	Von Genua	Von Neapel	Von Port Said	Von Suez
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Nach Bremen	I	—	60	120	240	270	330	420	460
	II	—	40	80	160	180	220	280	310
	III	—	20	40	80	90	110	140	160
Nach Antwerpen	I	60	—	45	240	270	330	420	460
	II	40	—	30	160	180	220	280	310
	III	20	—	15	80	90	110	140	160
Nach Southampton	I	120	45	—	240	270	330	420	460
	II	80	30	—	160	180	220	280	310
	III	40	15	—	80	90	110	140	160
Nach Algier	I	240	240	240	—	90	150	330	370
	II	160	160	160	—	60	100	220	250
	III	80	80	80	—	30	50	110	130
Nach Genua*	I	270	270	270	90	—	60	280	320
	II	180	180	180	60	—	40	200	230
	III	90	90	90	30	—	20	100	120
Nach Neapel	I	330	330	330	150	60	—	240	280
	II	220	220	220	100	40	—	160	190
	III	110	110	110	50	20	—	80	100
Nach Port Said	I	420	420	420	330	280	240	—	40
	II	280	280	280	220	200	160	—	30
	III	140	140	140	110	100	80	—	20
Nach Suez	I	460	460	460	370	320	280	40	—
	II	310	310	310	250	230	190	30	—
	III	160	160	160	130	120	100	20	—

Die vorstehenden Preise der III. Klasse berechtigen zu Plätzen in Zimmern; für Plätze im Zwischendeck, für welches nur Männer angenommen werden, tritt eine Ermäßigung von 15 % ein.

* Die Preise I. und II. Klasse nach Genua berechtigen auch zur Reise nach Neapel, vorausgesetzt, daß die Reise von Algier nach Neapel mit einem Dampfer der New Yorker Linie erfolgt.

Digitized by Google

Der Preis einer Hin- und Rückfahrkarte, gültig für ein Jahr vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise, beträgt $1^1/_2$ Passagen.

Anweisungen für die Rückreise von Port Said nach Neapel und Genua sind auch gültig für die Dampfer der Alexandriner Linien. Auf letzteren Dampfern haben die Passagiere der 1. Klasse jedoch nur Anrecht auf einen Platz zur Minimalrate; für Plätze in höherer Preislage ist die Differenz im Preise nachzuzahlen.

Fahrpreise I. und II. Klasse von Europa, Algier und Ägypten nach Aden, Colombo, Fremantle, Adelaide, Melbourne und Sydney.

	Von Bremen, Antwerpen oder Southampton		Von Algier, Genua oder Neapel		Von Port Said oder Suez	
Klasse	I	II	I	II	I	II
Nach Aden	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
einfache Fahrt	860	720	770	675	680	630
Hinundrückfahrkarte	1285	1080	1150	1015	1015	950
Nach Colombo						
einfache Fahrt	1170	720	1080	675	990	630
Hinundrückfahrkarte	1760	1080	1625	1015	1490	950
Nach Fremantle, Adelaide, Melbourne und Sydney						
einfache Fahrt	1355	790	1265	745	1175	700
Hinundrückfahrkarte	2030	1180	1895	1115	1760	1050

Fahrpreise I. und II. Klasse von Sydney, Melbourne, Adelaide, Fremantle, Colombo und Aden nach Ägypten und Europa.

	Von Sydney, Melbourne, Adelaide od. Fremantle		Von Colombo		Von Aden	
Klasse	I	II	I	II	I	II
Nach Suez oder Port Said	£	£	Rup.	Rup.	Rup.	Rup.
einfache Fahrt	57.4	34.2	726.—	462.—	495.—	462.—
Hinundrückfahrkarte	85.16	51.3	1089.—	693.—	742.50	693.—
Nach Neapel, Genua oder Algier						
einfache Fahrt	61.12	36.6	792.—	495.—	561.—	495.—
Hinundrückfahrkarte	92.8	54.9	1188.—	742.50	841.50	742.50
Nach Southampton, Antwerpen oder Bremen						
einfache Fahrt	66.—	38.10	858.—	528.—	627.—	528.—
Hinundrückfahrkarte	99.—	57.15	1287.—	792.—	940.50	792.—

Digitized by Google

Hinundrückfahrkarten sind gültig für zwei Jahre vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise.

Rückbuchungs-Ermäßigungen. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h. welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf folgende Ermäßigungen:
Bei Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung 20 %
„ „ „ 12 „ „ „ 10 „
Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen; spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

Fahrpreise III. Klasse von Europa, Algier und Ägypten nach Aden, Colombo und Australien oder umgekehrt.*

	Von Bremen oder Antwerpen			Von Algier, Genua oder Neapel			Von Port Said oder Suez		
	Zwischendeck nur für Männer	Bett in vierbettigem Zimmer	Bett in zweibettigem Zimmer	Zwischendeck nur für Männer	Bett in vierbettigem Zimmer	Bett in zweibettigem Zimmer	Zwischendeck nur für Männer	Bett in vierbettigem Zimmer	Bett in zweibettigem Zimmer
Nach Aden	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
einfache Fahrt	205	245	285	205	245	285	205	245	285
Hinundrückfahrkarte ...	310	370	430	310	370	430	310	370	430
Nach Colombo									
einfache Fahrt	310	350	390	310	350	390	310	350	390
Hinundrückfahrkarte ...	460	525	585	460	525	585	460	525	585
*Nach Fremantle, Adelaide, Melbourne oder Sydney				*	*	*	*	*	*
einfache Fahrt	350	390	430	350	390	430	350	390	430
Hinundrückfahrkarte ...	630	700	775	630	700	775	630	700	775

* Die Fahrpreise von Australien nach Ägypten, Italien und Algier betragen für einfache Fahrt 310 Mk., 350 Mk. und 390 Mk. und für Hinundrückfahrkarten 555 Mk., 630 Mk. und 700 Mk.

Die obigen Minimalraten berechtigen zu einem Bett im Zwischendeck, für welches nur Männer angenommen werden. Familien und einzelne Frauen können nur in Zimmern untergebracht werden.

Digitized by Google

Den Passagieren, welche in Zimmern untergebracht sind, wird eine Seegrasmatratze, Keilkissen, Federkissen, eine bis zwei wollene Decken, Bettwäsche, Handtücher und Seife unentgeltlich geliefert.

Hinundrückfahrkarten nach Aden und Colombo sind gültig für zwei Jahre und solche nach Australien für ein Jahr vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise.

Rückbuchungs-Ermäßigungen. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h. welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf folgende Ermäßigungen:
Bei Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung 20 %,
„ „ „ 12 „ „ „ 10 „

Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen; spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

Fahrpreise zwischen Aden, Colombo und australischen Häfen.

		Von Aden		Von Colombo		Von Fremantle		Von Adelaide		Von Melbourne		Von Sydney	
	Klasse	Einfache Fahrt	Hinundrückfahrkarte	Einfache Fahrt	Hinundrückfahrkarte	Einfache Fahrt	Hinundrückfahrkarte	Einfache Fahrt	Hinundrückfahrkarte	Einfache Fahrt	Hinundrückfahrkarte	Einfache Fahrt	Hinundrückfahrkarte
		Rup.	Rup.	Rup.	Rup.	£	£	£	£	£	£	£	£
Nach Aden	I	—	—	330.—	495.—	40.14	60.10	40.14	60.10	41.16	62,14	42.18	63.16
	II	—	—	247.50	374.—	27.10	40.14	31.18	47.6	33.—	49.10	34.2	50.12
	III	—	—	110.—	165.—	9.10	17.2	9.10	17.2	9.10	17.2	9.10	17.2
Nach Colombo	I	330.—	495.—	—	—	28.12	42.18	33.—	49.10	34.2	50.12	35.4	52.16
	II	247.50	374.—	—	—	22.—	33.—	26.8	39.12	27.10	40.14	28.12	42.18
	III	110.—	165.—	—	—	8.5	14.17	8.5	14.17	8.5	14.17	8.5	14.17
Nach Fremantle	I	610.50	913.—	429.—	643.50	—	—	7.—	10.—	9.—	13.10	11.—	16.10
	II	412.50	616.—	330.—	495.—	—	—	6.—	9.—	7.—	11.—	8.—	13.—
	III	145.—	260.—	125.—	223.—	—	—	3.15	—	4.4	—	5.5	—
Nach Adelaide	I	610.50	913.—	495.—	742.50	7.—	10.—	—	—	3.10	5.5	6.—	9.—
	II	478.50	715.—	396.—	594.—	6.—	9.—	—	—	2.—	3.—	4.—	6.—
	III	145.—	260.—	125.—	223.—	3.15	—	—	—	1.2.6	—	2.—	—
Nach Melbourne	I	627.—	940.50	511.50	759.—	9.—	13.10	3.10	5.5	—	—	3.10	5.5
	II	495.—	742.50	412.50	610.50	7.—	11.—	2.—	3.—	—	—	2.—	3.—
	III	145.—	260.—	125.—	223.—	4.4	—	1.2.6	—	—	—	1.2.6	—
Nach Sydney	I	643.50	962.50	528.—	792.—	11.—	16.10	6.—	9.—	3.10	5.5	—	—
	II	511.50	764.50	429.—	643.50	8.—	13.—	4.—	6.—	2.—	3.—	—	—
	III	145.—	260.—	125.—	223.—	5.5	—	2.—	—	1.2.6	—	—	—

Digitized by Google

Hinundrückfahrkarten I. und II. Klasse sind gültig für 2 Jahre vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise, ausgenommen solche zwischen australischen Häfen, deren Gültigkeitsdauer nur 6 Monate beträgt.

Hinundrückfahrkarten III. Klasse sind gültig für 1 Jahr vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise. Zwischen australischen Häfen werden keine Hinundrückfahrkarten III. Klasse ausgegeben.

Rückbuchungs-Ermäßigung. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h. welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf eine Ermäßigung von 20 %, vorausgesetzt, daß die Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung erfolgt. Auf Passagen zwischen australischen Häfen wird eine Rückbuchungs-Ermäßigung nicht gewährt.

Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen; spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

Digitized by Google

Spezial-Tarif

für die Beförderung von Automobilen in Verbindung mit Passagen.

Der Norddeutsche Lloyd übernimmt die Beförderung von Automobilen als Gepäck auf Gepäckbeförderungs-Vertrag, wenn dieselben von den Passagieren begleitet werden, zu den folgenden Tarifsätzen:

1. Im Verkehr von Bremen oder Hamburg nach Colombo oder umgekehrt:

Von und nach		Bremen Hamburg	Antwerpen Rotterdam Amsterdam	Southampton	Gibraltar	Algier	Genua	Neapel	Port Said Suez	Aden Colombo
	bis zu	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Bremen Hamburg	1200 kg	—	75	75	150	200	250	250	300	400
	1800 „	—	100	100	200	250	300	300	350	500
	2500 „	—	150	150	250	300	350	350	400	600
Antwerpen Rotterdam Amsterdam	1200 kg	75	—	75	150	200	250	250	300	400
	1800 „	100	—	100	200	250	300	300	350	500
	2500 „	150	—	150	250	300	350	350	400	600
Southampton	1200 kg	75	75	—	150	200	250	250	300	400
	1800 „	100	100	—	200	250	300	300	350	500
	2500 „	150	150	—	250	300	350	350	400	600
Gibraltar	1200 kg	150	150	150	—	80	80	80	160	350
	1800 „	200	200	200	—	100	160	160	240	450
	2500 „	250	250	250	—	160	240	240	320	550
Algier	1200 kg	200	200	200	80	—	80	80	160	350
	1800 „	250	250	250	100	—	120	160	240	450
	2500 „	300	300	300	160	—	200	240	320	550
Genua	1200 kg	250	250	250	80	80	—	80	120	300
	1800 „	300	300	300	160	120	—	100	200	400
	2500 „	350	350	350	240	200	—	160	280	500
Neapel	1200 kg	250	250	250	80	80	80	—	120	300
	1800 „	300	300	300	160	160	100	—	200	400
	2500 „	350	350	350	240	240	160	—	280	500
Port Said Suez	1200 kg	300	300	300	160	160	120	120	—	300
	1800 „	350	350	350	240	240	200	200	—	400
	2500 „	400	400	400	320	320	280	280	—	500
Aden Colombo	1200 kg	400	400	400	350	350	300	300	300	—
	1800 „	500	500	500	450	450	400	400	400	—
	2500 „	600	600	600	550	550	500	500	500	—

Digitized by Google

2. Im Verkehr von europäischen und Mittelmeer-Häfen, einschließlich Suez, nach Häfen östlich von Colombo oder umgekehrt:
Mk. 40.— per cbm oder £ 2.— + 10 % per 40 cbf.

2. Im Verkehr von ostasiatischen Häfen nach australischen Häfen oder umgekehrt:
Mk. 20.— per cbm oder £ 1.— + 10 % per 40 cbf.

4. Im Verkehr zwischen ostasiatischen Häfen, sowie im Verkehr zwischen australischen Häfen:
Mk. 15.— per cbm oder sh. 15.— + 10 % per 40 cbf.

Die Raten gelten nur nach den Anlaufhäfen der Dampfer. Ein- und Ausladekosten gehen zu Lasten des Eigentümers oder Versenders.

Für Automobile über 2500 kg Gewicht ist ein Zuschlag von 25 % zu erheben.

Bei sofortiger Bezahlung der Hin- und Rückfracht wird eine Kürzung des Frachtbetrages um 10 % gewährt.

Eine Ermäßigung von 15 % auf den Netto-Frachtbetrag kann zugestanden werden, wenn der Eigentümer des Automobils für denselben Reiseweg mindestens drei volle Passagen (einschließlich Chauffeur) bezahlt hat.

Der Norddeutsche Lloyd lehnt jede Verantwortlichkeit für die Beschädigung unverpackter Automobile während der Übernahme, des Transportes und der Landung ab.

Durchfahrkarten

werden ausgegeben von asiatischen nach australischen Häfen via Colombo oder umgekehrt, ferner von Europa, Algier und Ägypten nach Deutsch-Neu-Guinea oder umgekehrt; nach Singapore oder Hongkong oder Sydney mit Reichspostdampfer der Hauptlinie und weiter von Singapore oder Hongkong oder Sydney mit Reichspostdampfer der Zweiglinie; von Europa, Algier und Ägypten via Hongkong nach Sydney oder umgekehrt; von Europa, Algier und Ägypten via Sydney nach Hongkong oder umgekehrt, sowie nach Vancouver oder San Francisco oder umgekehrt via China und Japan.

Die Aufenthaltskosten am Lande und in den Umschiffungshäfen sind stets zu Lasten der Passagiere.

Ferner werden ausgegeben Rundreisebillets über Südafrika und Australien und über Südafrika, Australien und Ostasien.

Digitized by Google

Anschlußlinien bestehen: über Colombo nach Tuticorin und Bombay, über Colombo nach Madras und Kalkutta, über Bombay nach Singapore, über Colombo nach Kalkutta und Singapore, über Colombo oder Penang nach Rangoon, über Penang nach Sumatra (Belawan, Asahan, Sabang, Padang), über Singapore nach Java (Batavia, Samarang und Soerabaya), über Singapore nach Bangkok und Britisch-Borneo (Jesselton, Kudat und Sandakan), über Hongkong nach Manila und Hankau, von Melbourne und Sydney nach Tasmanien und Neu-Seeland, von Sydney nach Queensland, von Sydney nach den Fidschi-Inseln.

Außerdem besteht ein Verbandsverkehr nach und von Bombay mit dem Österreichischen Lloyd und den Ellerman Lines of Steamers (City and Hall Lines) nach und von Bombay, Karachi, Colombo, Madras und Kalkutta.

Austral-Japan-Linie

(Neu-Guinea-Zweiglinie).

Regelmäßige vierwöchentliche Verbindung von Kobe/Yokohama über Hongkong, Manila (achtwöchentlich Angaur), Jap (achtwöchentlich Maron), Friedrich-Wilhelmshafen, Rabaul, Brisbane nach Sydney (Anschluß an die Hauptdampfer in Hongkong und Sydney) per Norddeutschen Lloyd-Doppelschrauben-Salondampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Sigismund« und »Coblenz«.

Von Rabaul Verbindung nach Nusafahrwasser, Fead Nissan, Offene Reeden von Neu-Mecklenburg, ferner Neu-Hannover, Mortlocks-, Admiralitäts-, Buka-, Bougainville-, Portlands-, Carterets-, Gardener- und Vischer-Inseln mittels des Norddeutschen Lloyddampfers »Sumatra«.

Digitized by Google

Fahrpreise.

Die Fahrpreise von resp. nach Angaur und Maron gelten nur für die von resp. nach diesen Häfen erfolgenden Abfahrten.

Auf dieser Linie verkehren die Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Sigismund« und »Coblenz«.

	Klasse	Von Yokohama	Von Kobe	Von Hongkong	Von Manila	Von Angaur	Von Jap	Von Friedrich-Wilhelmshafen	Von Rabaul	Von Brisbane	Von Sydney
		Yen	Yen	$	$	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Nach Yokohama	I	—	—	100	130	430	470	605	605	880	945
	II	—	—	70	77	265	320	405	405	565	605
Nach Kobe	I	—	—	90	120	430	470	605	605	880	945
	II	—	—	60	70	265	320	405	405	565	605
Nach Hongkong	I	90	100	—	50	275	340	470	470	760	820
	II	60	70	—	30	185	225	325	325	495	535
	III	—	—	—	—	—	—	†235	†235	—	—
Nach Manila		*	**								
	I	120	130	50	—	185	245	470	470	720	780
	II	70	77	30	—	125	165	325	325	475	515
Nach Angaur		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.						
	I	430	430	275	185	—	125	370	450	680	740
	II	265	265	185	125	—	80	245	300	450	490
Nach Jap	I	470	470	340	245	125	—	310	430	615	675
	II	320	320	225	165	80	—	205	290	410	450
Nach Friedrich-Wilhelmshafen	I	605	605	470	470	370	310	—	120	345	405
	II	405	405	325	325	245	205	—	80	225	265
	III	—	—	†235	—	—	—	—	†60	—	†205
Nach Rabaul	I	605	605	470	470	450	430	120	—	345	405
	II	405	405	325	325	300	290	80	—	225	265
	III	—	—	†235	—	—	—	†60	—	—	†205
Nach Brisbane	I	880	880	760	720	680	615	345	345	—	60
	II	565	565	495	575	450	410	225	225	—	40
Nach Sydney	I	945	945	820	780	740	675	405	405	60	—
	II	605	605	535	515	490	450	265	265	40	—
	III	—	—	—	—	—	—	†205	†205	—	—

Hinundrückfahrkarten, gültig für 12 Monate vom Beginn der Ausreise bis zur Beendigung der Rückreise, werden ausgegeben mit einer Ermäßigung von 10% auf den vollen Preis der beiden Passagen.

Rückbuchungs-Ermäßigung. Passagiere, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben (d. h

Digitized by Google

welchen keine Rückbuchungs-Ermäßigung gewährt worden ist), haben bei der Rückreise Anspruch auf eine Ermäßigung von 10%, vorausgesetzt, daß die Wiedereinschiffung innerhalb 6 Monaten nach Landung erfolgt.

Der Anspruch auf Ermäßigung ist bei Entnahme der Fahrkarte geltend zu machen; spätere Ansprüche können nicht berücksichtigt werden.

† III. Klasse nur für Militärtransporte.

* Wenn die Reise von Yokohama nach Hongkong mit einem Dampfer der europäischen Linie ausgeführt wird, beträgt der Preis I. Klasse 143 Yen und II. Klasse 85 Yen.

** Wenn die Reise von Kobe nach Hongkong mit einem Dampfer der europäischen Linie ausgeführt wird, beträgt der Preis I. Klasse 132 Yen und II. Klasse 77 Yen.

Retourbillets I. Klasse zwischen Hongkong und Manila sind zur Rückreise auch gültig für die Dampfer der Pacific Mail und der Indo China S. N. Co.

Retourbillets I. Klasse zwischen Hongkong und Australien berechtigen auch zur Rückreise mit einem Dampfer der Eastern and Australian S. S. Co. Ltd. oder der Nippon Yusen Kaisha.

Fracht-Beförderung auf der Reichspostdampferlinie zwischen Bremen und Australien.

In Sydney ist Anschluß nach Brisbane (event. Townsville), Rabaul (Simpsonhafen), Friedrich-Wilhelmshafen, Maron (achtwöchentlich), (Neu-Guinea), Jap, Angaur (achtwöchentlich), Manila, Hongkong, Kobe, Yokohama mittels der Norddeutschen Lloyd-Doppelschrauben-Salondampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Sigismund« und »Coblenz« alle vier Wochen ab Sydney, Anschluß an die Hauptdampfer der ostasiatischen Reichspostdampferlinie in Hongkong.

Von Rabaul ist Verbindung nach Nusafahrwasser, Fead, Nissan, Offene Reeden von Neu-Mecklenburg, ferner Neu-Hannover, Mortlocks-, Admiralitäts-, Buka-, Bougainville-, Portlands-, Carterets-, Gardener- und Vischer-Inseln mittels des Norddeutschen Lloyddampfers »Sumatra«.

Digitized by Google

Frachttarif der Reichspostdampfer-Linie nach Australien.

Klasse 1. Als Kaufmannsgut deklarierte Waren, Aluminium, Apothekerwaren (nicht gefährliche), Apparate (medizinische, wissenschaftliche, optische, telegraphische und photographische), Baumwollwaren, Besatzartikel, Bilder, Cigarren, Cigaretten, Cyancalium, Darmsaiten, Decken, Drogen (nicht gefährliche), Essenzen, Garnierte Damen- und Panamahüte, Galanteriewaren, Gemälde, Gummiwaren, Halbseidenwaren, Handschuhe, Kämme, Leder und Lederwaren, Leinenwaren, Manufakturwaren, Messerschmiedewaren, Modewaren, Ölzeug, Parfümerien, Pelzwaren, Posamenten, Putzwaren, Schirme, Seidenwaren, Spitzen, Stickereien, Strumpfwaren, Teppiche, Waffen, Wollwaren, ferner ähnliches feines Maßgut

Klasse 2. Albums, Aluminiumwaren, Apparate (Telephon-), Arsenik, Asbest, Automobile, Bettfedern, Bilderrahmen, Biskuit, Bleistifte, Bleizucker, künstliche Blumen, Borax, Bürstenwaren, Butter, Butterfarbe, Dachfilz (nicht entzündlich), Dextrin, Draht verkupfert (verpackt), Drahtseile auf Trommeln, Eisenwaren (außer Messerschmiedewaren), trockene Farben (ausgenommen Erdfarben), Eßwaren, Fahrräder, Farbholz-Extrakt, Filz, Filzwaren, Filzhüte, Garne, Geldschränke, Getränke (ausgenommen Bier, Genever und Mineralwasser), Getreide, Glaspapier, Glukose, Glyzerin, Griffel, Gummi, Hanfwaren (nicht anderweitig benannt), Holzwaren, Hopfen, Hülsenfrüchte, Hutformen, Jutewaren, Kabel, Kakao, Kakaobutter, Karren, Käse, Kattun (grau in Ballen), Kippwaren, Knöpfe, Kochgeschirre (aus Kupfer, Messing und Aluminium), Koffer, Kohlenstifte, Kolonialwaren, Konserven, Korsetts, Kunstleder, Kupferwaren, Kurzwaren (außer Messerschmiedewaren), Lacke (nicht gefährliche), Lampen, Lampenteile, Landwirtschaftliche Geräte, Laternen, Ledertuch, Leinsaat, Linoleum, Lithographiesteine, Matratzen, Marmorwaren, Maschinen und Maschinenteile (ausgenommen landwirtschaftliche Maschinen), Meiereipräparate, Milchsäure, Möbel (gebogene ausgenommen), Musikwaren, Natron (essigs.), Öfen und Herde (keine gewöhnliche), Öle (keine Schmieröle, ätherische oder gefährliche), Papier in Kisten, Papierwaren, Pappwaren, Säcke (neue) Saat, Salz in Kisten, Sardinen, Schafscheren, Schmelztiegel (ausgenommen Graphit- und Tonschmelztiegel), Schwarzwälder- und Wanduhren, Segeltuch, Seife, Seifenextrakte in Tanks und Seifenpulver, Separatoren, Sicherheitszünder, Spirituosen (wenn nicht anderweitig benannt), Stahlwaren (keine Messerschmiedewaren), Stearin, Strohwaren, Sprungfedern, Tabak, Tapeten, Tauwerk, Tinte, Ventilatoren, Viehfutter, Wachs, Wachstuch, Wagen, Wagschalen, Watte, Wein, Werkzeuge, Wichse, Zucker in Kisten und Fässern und dergl. . . . . .

Klasse 2a. Asbestpappe, Asbestplatten, Bambusmöbel, Baumwollabfall, Besen, Bettstellen, Blechwaren, Blasebälge, Dachrinnen, Eimer, Essig, Farbholz, Gelatine, Gerbstoffe, Goldleisten, Graphit- und Tonschmelztiegel, Hanftaschen, Harz, Holzkohle (nicht pulverisiert), Holzmehl, Jute und Juteabfall, Kochgeschirre (nicht aus Kupfer, Messing oder Aluminium), Kochherde (gewöhnl., keine Gas-, Petroleum- oder elektr. Öfen bezw. bessere Kochherde), Korbwaren, Kunstwolle, Leim, Leinsaatkuchen und -Mehl, Mangeln, Manilla Bags, Matten, Milchpulver, Mistgabeln, Ölkuchen, Pflanzenfasern, Pech, Ruß, Säcke (alte), Schaufeln, Schiebkarren, Schiffsfender, Schlackenwolle, Schmieröle, Schuhleisten, Spaten, Spiegelglas (auch belegt), Strohhüte (ausgenommen garnierte Damen und Panamahüte), Stuhlrohr, Tierfallen, Tröge, Werg, Zinkwaren, Zinnwaren . . . . . .

Klasse 2b. Bier, Mineralwasser . . . . . .

Klasse 2c. Fensterglas . . . . . .

Klasse 2d. Landwirtschaftliche Maschinen . . . . . .

Klasse 3. Chromalaun, Mangansalze, Pianos und Nähmaschinen . . . . .

Digitized by Google

Fremantle Wharf	Melbourne, Sydney	Adelaide Wharf	Melbourne Wharf	
				Für nebenstehend nicht genannte Artikel werden Frachten auf Anfrage notiert.
50.—	48.—	50.50	50.50	Für Maschinenteile, Kriegsmaterial und schwere Kolli über 2000 kg bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.
				Die Frachtsätze verstehen sich in Mark ab Bremen und Hamburg oder in Schilling englischer Währung bei Verladungen ab Antwerpen per cbm oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd.
40.—	36.50	39.—	39.—	Die Frachten sind zahlbar nach Verschiffung der Waren gegen Aushändigung der dafür gezeichneten Konnossemente und können nur nach besonderer Vereinbarung drüben zahlbar gestellt werden gegen einen Zuschlag von 2.50 Mk. per cbm oder 1000 kg.
				10 % Kommission werden in Gemäßheit des bezüglichen Rundschreibens vergütet.
				Nitroglyzerin, Säuren, leicht entzündliche, ätzende, stark riechende und andere Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, werden nicht angenommen.
34.75	31.50	34.—	34.—	Es werden keine Konnossemente gezeichnet unter 5 Mk. für Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney und Brisbane und unter 10 Mk. für die auf Seite 416 und 417 aufgeführten Plätze, mit Ausnahme von Honolulu, wofür die Minimalfracht 30 Mk. beträgt. Die Fracht für Pakete nach Anlaufhäfen beträgt 20 Pf. per cdcm. Mindestfracht 5 Mk. per Stück.
33.75	30.50	33.—	33.—	Jedes Ladungskollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes tragen, andernfalls wird für richtige Beförderung nicht garantiert.
34.75	31.50	34.—	34.—	
36.50	29.—	34.—	31.50	
35.50	32.50	35.—	35.—	

Digitized by Google

Klasse 4. Cichorien, Eisenoxyd, Futterkalk, Genever, Kitt, leere eiserne Fässer, Mennige, Ölfarbe, Saatlupinen in Säcken, Spielwaren (keine Zelluloidspielwaren), Stühle (zerlegte, getischlerte) . . . . . .

Klasse 4a. Emaillewaren, Glaswaren, Isolatoren, Malz, Milch, Milchkannen, Ölkannen, Porzellan, Steingut, Tonwaren . . . . . .

Klasse 4b. Lichte, Stärke . . . . . .

Klasse 5. Compoboard, Düten, Dütenpapier, Faßdauben, Holzmasse, Lösch- und Ladekörbe, Stuhlsitze aus Holz; für Papier und Druckpapier in Rollen und Ballen (ausgenommen Tapeten) und für ordinäres Packpapier und Pappe werden Frachten auf Anfrage notiert . . . . . .

Klasse 6. Leere Flaschen, Holzbretter und Dielen, Holzwolle, Holz zur Fabrikation von Zündhölzern, Infusorienerde, Kieselgur, Kistenbretter, Konfetti, Korke, Korkholz, Kunstbimsstein und Kunstbimssteinpulver, Lampengläser und -Kuppeln, gebogene Möbel, Sägespäne, Schachteln (leere, aus Pappe, Blech oder Holz, nicht zusammengelegt), Toilettepapier in Kisten, Wäscheklammern aus Holz, Weiden . . . . . .

Klasse 6a. Strohhülsen . . . . . .

Klasse 7. Achsen (in Kisten), Asphalt, eis. Baumaterial, Blei in Rollen, eis. Eisenbahnbau-Material, Erz, Gasreinigungsmasse (Eisenoxydhydrat), Gipsdielen, Gleisrahmen, Hartstuckplatten, Hufeisen, Ketten in Fässern, Pflugschare, Salz in Säcken, Schmiedestücke (grobe, unverpackte), Schwellen (Eisen oder Stahl, wenn allein verladen), Wagenfedern (verpackt), Weichen, Wellblech, Zink (verpackt)

Klasse 8. Achsen (lose), Bandeisen, Baryt, Blei in Blöcken, Bleischrot, Bolzen (eiserne oder Stahl), Eisen in Stangen und Platten, galv. Eisen (kein Wellblech) in Kisten, Eisenblechtafeln (lose und verpackt), Ketten (lose), Krampen, Nieten (eiserne), Radreifen, Sandsteinplatten, Schienen und Zubehör, Schrauben und Schraubenbolzen (eiserne), Schwellen (Eisen oder Stahl, wenn zusammen mit Schienen verladen), Stahlkugeln in Kisten, eiserne Träger (bis 30′ lang), Wagenfedern (lose), Zementplatten, Zink (unverpackt) . . . . . .

Klasse 8a. Stacheldraht bis zu 1,5 cbm (53′) per 1000 kg messend, nach Gewicht

Klasse 9. Draht (Eisen und Stahl) und Nägel (eiserne) . . . . . .

Klasse 10. Drahtgeflecht . . . . . .

Klasse 11. Stahlknüppel und -Blöcke . . . . . .

Edelmetalle. Kontanten, Gold- und Silberwaren, Taschenuhren und dergleichen nach Wert $2^1/_2$ %.

Digitized by Google

Fremantle Warf	Melbourne, Sydney	Adelaide Wharf	Melbourne Wharf
32.—	29.—	31.50	31.50
31.50	26.50	29.—	29.—
27.—	24.—	26.50	26.50
28.50	23.—	25.50	25.50
27.—	23.—	25.50	25.50
23.—	23.—	25.50	25.50
29.50	23.75	26.50	26.25
27.50	22.50	25.25	25.—
24.—	22.50	22.50	22.50
22.—	22.—	22.—	22.—
21.50	24.—	24.—	24.—
20.75	16.25	21.50	17.25

Um Verschleppungen von Gütern zu vermeiden, empfehlen wir den Verschiffern, Güter nach Fremantle blau, nach Adelaide grün, nach Melbourne rot und nach Sydney schwarz zu markieren, was zur besseren Verstauung und schnelleren Ablieferung der Güter in den Bestimmungshäfen sehr von Vorteil ist. Desgleichen sind die über diese Häfen zu leitenden Durchgüter möglichst in der gleichen Weise zu markieren.

Änderungen vorbehalten.

Digitized by Google

Güter per Reichspostdampfer in Durchfracht

werden nach folgenden Häfen gegen besondere Zuschlagsätze angenommen:

über Fremantle

nach	Albany (King George's Sound) für die Güter der Klassen 1—6a	Mk. 5.—	nach	Esperance Bay	Mk. 24.—
	für die Güter der Klassen 7—11	» 20.—	»	Geraldton . . .	» 12.—
	für Düngemittel	» 12.—	»	Perth* Schwergut	» 6.—
				Perth* Maßgut	» 3.75

* Wharfage dues in Fremantle sind vom Empfänger zu zahlen.

über Adelaide

(als Grundraten gelten die Sätze nach Adelaide Wharf)

nach	Kingston . . .	Mk. 12.—	nach	Port Pirie . .	Mk. 12.—
»	Port Augusta .	» 12.—			

über Melbourne

(als Grundraten gelten die Sätze nach Melbourne Wharf)

nach	The Bluff (Invercargill)	Mk. 12.50	nach	Lyttelton (Christchurch)	Mk. 12.50
»	Dunedin Wharf (Port Chalmers)	» 12.50	»	Nelson	» 25.—
»	Geelong	» 5.—	»	Oamaru	» 22.50
»	Greymouth . .	» 25.—	»	Picton	» 25.—
»	Hobart	» 10.—	»	Strahan	» 22.50
»	Hokitika	» 32.50	»	Timaru	» 22.50
»	Launceston . .	» 10.—	»	Westport . . .	» 25.—

über Sydney

nach	Apia (Samoa-Inseln) Maßgut . .	Mk. 30.—	nach	Cooktown . . .	» 30.—
	Schwergut .	» 32.50	»	Gisborne . . .	» 20.—
»	Auckland . . .	» 15.—	»	Haabai	» 37.50
»	Bowen	» 25.—	»	Honolulu (Sandw.-Ins.) Maßgut. . .	Mk. 30.—
»	Brisbane . . .	» 5.—		Schwergut .	» 32.50
»	Bundaberg . .	» 14.—	»	Levuka (Fidji-Inseln)	» 30.—
»	Burketown . .	» 65.—	»	Mackey	» 25.—
»	Cairns	» 30.—			

Digitized by Google

nach	Maryborough .	Mk.	14.—
»	Morpeth . . .	»	9.—
»	Napier	»	20.—
»	Newcastle (N.S.W.)	»	10.—
»	Normanton . .	»	52.50
»	Noumea . . .	»	20.—
»	Port Douglas .	»	30.—
»	Rockhampton .	»	16.50
»	Russell	»	25.—
»	Suva (Fidji-Inseln)	»	30.—
»	Tahiti (Gesellschaftsinseln)	»	42.50
nach	Taranaki (New Plymouth) .	Mk.	25.—
»	Tauranga . . .	»	25.—
»	Thursday Island	»	25.—
»	Tongatabu (Nukualofa)	»	32.50
»	Townsville . .	»	25.—
»	Vavau (Naiafu)	»	32.50
»	Wanganui . . .	»	25.—
»	Wellington . .	»	15.—

Alles per 1000 kg oder cbm nach Wahl des Norddeutschen Lloyd für Stücke bis zu 1000 kg schwer und nicht über 6 m lang.

NB. Güter für vorstehend nicht benannte Nachbarplätze von Melbourne und Sydney können an die Agenten des Norddeutschen Lloyd, Herren Ostermeyer, van Rompaey & Co. in Melbourne bezw. an die Herren Lohmann & Co. in Sydney, zur Weiterverladung adressiert werden.

Änderungen vorbehalten.

Digitized by Google

Frachtdampferlinie Bremen—Australien

um das Kap der Guten Hoffnung nach Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney und Brisbane und ferner direkt nach Melbourne, Sydney, Newcastle und Brisbane.

Durchkonnossemente werden gezeichnet nach einer Reihe von wichtigeren australischen und anderen Häfen.

Frachttarif.

Klasse 1. Als Kaufmannsgut deklarierte Waren, Aluminium, Apothekerwaren (nicht gefährliche), Apparate (medizinische, wissenschaftliche, optische, telegraphische, photographische), Baumwollwaren, Besatzartikel, Bilder, Celluloid u. Celluloidwaren, Cigarren, Cigaretten, Cyancalium, Darmsaiten, Drogen (nicht gefährliche), Decken, Essenzen, Galanteriewaren, garnierte Damen- und Panamahüte, Gemälde, Gummiwaren, Halbseidenwaren, Handschuhe, Kämme, Leder und Lederwaren, Leinenwaren, Manufakturwaren, Messerschmiedewaren, Mirbanöl, Modewaren, Ölzeug, Parfümerien, Pelzwaren, Posamenten, Putzwaren, Schiffsbodenfarbe, Schirme, Seidenwaren, Spitzen, Stickereien, Strumpfwaren, Teppiche, Waffen, Wollwaren, ferner ähnliches feines Maßgut . . . . . .

Klasse 2. Albums, Aluminiumwaren, Apparate (Telephon-), Arsenik, Asbest, Automobile, Bettfedern, Bilderrahmen, Biskuits, Bleistifte, Bleizucker, Blumen (künstliche), Borax, Butter, Butterfarbe, Bürstenwaren, Dachfilz (nicht entzündlich), Dachpappe (geteert), Dextrin, Draht, verkupfert (verpackt), Drahtseile auf Trommeln, Eisenwaren (außer Messerschmiedewaren), Eßwaren, Fahrräder, trockene Farben (ausgenommen Erdfarben), Farbholz-Extrakt, Filz, Filzwaren und Filzhüte, Garne, Geldschränke, Getränke (ausgenommen Bier, Genever und Mineralwasser), Getreide, Glaspapier, Glukose, Glyzerin, Griffel, Gummi, Hanfwaren (nicht anderweitig benannt), Häute (getrocknete und gesalzene), Holzwaren, Hopfen, Hülsenfrüchte, Hutformen, Jutewaren, Kabel, Kakao und Kakaobutter, Karren und Kippwagen, Käse, Kattun (grau, in Ballen), Knöpfe, Kochgeschirre (aus Kupfer, Messing und Aluminium), Koffer, Kohlenstifte, Kolonialwaren, Konserven, Korsetts, Kunstleder, Kupferwaren, Kurzwaren (außer Messerschmiedewaren), Lacke (nicht gefährliche), Lampen und Lampenteile, landwirtschaftliche Geräte, Laternen, Ledertuch, Leinsaat, Linoleum, Lithographiesteine, Marmorwaren, Maschinen u. Maschinenteile (ausgenommen landwirtschaftliche Maschinen), Matratzen, Meiereipräparate, Milchsäure, Möbel (ausgenommen gebogene), Musikwaren, Natron (essigsaures), Öfen und Herde (keine gewöhnlichen), Öle (keine Schmieröle, ätherische oder gefährliche), Papier in Kisten, Papierwaren, Pappwaren, Paraffin in Kisten (wenn in Säcken per 1000 kg), Saat, Säcke (neue), Salz in Kisten, Sardinen, Schafscheren, Schmelztiegel (außer Graphit- und Tonschmelztiegel), Schwarzwälder Uhren und Wanduhren, Segeltuch, Seife, Seifenpulver, Seifenextrakte in Tanks, Separatoren, Sicherheitszünder, Spirituosen (wenn nicht anderweitig benannt), Sprungfedern, Stahlwaren (keine Messerschmiedewaren), Stearin, Strohwaren, Tabak, Tapeten, Tauwerk, Tinte, Ventilatoren, Viehfutter, Wachs, Wachstuch, Wagen, Wagschalen, Watte, Wein, Werkzeuge, Wichse, Wollabfall (trocken, nicht gefettet), Zucker in Kisten und Fässern, ferner ähnliches billiges Maßgut . . . . . .

Digitized by Google

Fremantle Wharf	Adelaide Wharf	Melbourne Wharf	Sydney	Newcastle (N. S. W.) bei direktem Anlaufen	
					Für nebenstehend nicht genannte Artikel werden Frachten auf Anfrage notiert.
					Für Maschinenteile, Kriegsmaterial und schwere Kolli über 2000 kg bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.
					Die Frachtsätze verstehen sich in Mark ab Bremen und Hamburg oder in Schilling englischer Währung bei Verladung ab Antwerpen per cbm oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd. Die für Newcastle notierten Frachtsätze gelten nur für unsere direkt nach Newcastle fahrenden Frachtdampfer.
47.50	47.50	46.—	43.50	45.—	Die Frachten sind zahlbar nach Verschiffung der Waren gegen Aushändigung der dafür gezeichneten Konnossemente und können nur nach besonderer Vereinbarung drüben zahlbar gestellt werden gegen einen Zuschlag von 2.50 Mk. per cbm oder 1000 kg.
					10 % Kommission werden in Gemäßheit des bezüglichen Rundschreibens vergütet.
					Nitroglyzerin. Säuren, leicht entzündliche, ätzende, stark riechende und andere Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, werden nur nach besonderer Vereinbarung angenommen.
3.—	37.—	35.50	33.—	34.50	Es werden keine Konnossemente gezeichnet unter 5 Mk. für Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney und Newcastle und unter 10 Mk. für die auf Seite 416 und 417 aufgeführten Plätze, mit Ausnahme von Honolulu, wofür die Minimalfracht 30 Mk. beträgt. Die Fracht für Pakete nach Anlaufhäfen beträgt 20 Pfg. per cdcm. Minimalfracht 5 Mk. per Stück.
					Jedes Ladungskollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes

Digitized by Google

Klasse 2a. Asbestplatten, Asbestpappe, Bambusmöbel, Baumwollabfall, Besen, Bettstellen, Blasebälge, Blechwaren, Dachrinnen, Eimer, Essig, Farbholz, Gelatine, Gerbstoffe, Goldleisten, Graphit- und Tonschmelztiegel, Hanftaschen, Harz, Holzkohlen (nicht pulverisiert), Holzmehl, Jute und Juteabfall, Kochgeschirre (nicht aus Kupfer, Messing oder Aluminium), Kochherde, gewöhnliche (keine Gas-, Petroleum- oder elektrische Öfen bezw. bessere Kochherde), Kohlenteer, Korbwaren, Kunstwolle, Leim, Leinsaatkuchen und -Mehl, Lumpen, Mangeln, Manila Bags, Matten, Milchpulver, Mistgabeln, Ölkuchen, Pech, Pflanzenfaser, Ruß, Säcke (alte), Schaufeln, Schiebkarren, Schiffsfender, Schlackenwolle, Schmieröle, Schuhleisten, Silicate Cotton, Spaten, Spiegelglas (auch belegt), Strohhüte (ausgenommen garnierte Damen- und Panamahüte), Stuhlrohr, Tierfallen, Tröge, Werg, Zinkwaren, Zinnwaren . . . . . .

Klasse 2b. Fensterglas . . . . . .

Klasse 2c. Bier, Mineralwasser . . . . . .

Klasse 2d. Emaillewaren, Glaswaren, Isolatoren, Malz, Milch, Milchkannen (leere), Ölkannen, Porzellan, Steingut, Tonwaren . . . . . .

Klasse 2e. Landwirtschaftliche Maschinen . . . . . .

Klasse 3. Chromalaun, Mangansalze, Nähmaschinen, Pianos . . . . . .

Klasse 4. Cichorien, Eisenoxyd, leere eiserne Fässer, Futterkalk, Genever, Kitt, Mennige, Ölfarben, Saatlupinen in Säcken, Spielwaren (keine Zelluloid-Spielwaren), Stühle (zerlegte, getischlerte) . . . . . .

Klasse 4a. Lichte, Stärke . . . . . .

Klasse 5. Compoboard, Düten und Dütenpapier, Faßdauben, Holzmasse, Lösch- und Ladekörbe, Stuhlsitze aus Holz. Für Papier und Druckpapier in Rollen und Ballen (ausgenommen Tapeten) und für ordinäres Packpapier und Pappe werden Frachten auf Anfrage notiert . . . . . .

Klasse 6. Leere Flaschen, gebogene Möbel, Holzbretter und Dielen, Holzwolle, Holz zur Fabrikation von Streichhölzern, Infusorienerde, Kieselgur, Kistenbretter, Konfetti, Korke, Korkholz, Kunstbimsstein und Kunstbimssteinpulver, Lampengläser und -Kuppeln, Sägespäne, Schachteln (leere, aus Pappe, Blech oder Holz, nicht zusammengelegt), Toilettepapier in Kisten, Wäscheklammern aus Holz, Weiden . . . . . .

Klasse 6a. Strohhülsen . . . . . .

Klasse 7. Drahtgeflecht . . . . . .

Klasse 8. Stacheldraht bis 1,5 cbm (53′) per 1000 kg messend, nach Gewicht

Klasse 9. Achsen (lose), Bandeisen, Baryt, Blei in Blöcken, Bleischrot, Bolzen (eiserne oder Stahl), Cementplatten, Eisen in Stangen und Platten, galvanisiertes Eisen (kein Wellblech) in Kisten, Eisenblechtafeln (lose und verpackt), Ketten (lose), Krampen, Nieten (aus Eisen oder Stahl), Radreifen, Sandsteinplatten, Schienen und Zubehör, Schrauben, Schraubenbolzen (aus Eisen oder Stahl), Schwellen (Eisen oder Stahl, wenn zusammen mit Schienen verladen), Stahlkugeln in Kisten, eiserne Träger bis 10 m (32½′ lang), Wagenfedern (lose), Zink (unverpackt) . . . . . .

Klasse 10. Achsen in Kisten, Asbestschieferplatten, Asbestolith, Asphalt, Baumaterial (eisernes), Blei in Rollen, Dachschiefer und Eternit (lose und verpackt), per 1000 kg, Dachziegel (lose gebrannte), Eisenbahnbaumaterial (eisernes), Erz, Gasreinigungsmasse (Eisenoxydhydrat), Gipsdielen, Gleisrahmen, Hartstuckplatten, Hufeisen, Ketten in Fässern, Pflugschare, Salz in Säcken, Schmiedestücke (grobe, unverpackt), Schwellen (Eisen oder Stahl, wenn allein verladen), Wagenfedern (verpackt), Weichen, Wellblech, Zink (verpackt) . . . . . .

Klasse 11. Nägel (eiserne), Eisen- und Stahldraht, per 1000 kg . . . . . .

Klasse 12. Stahlknüppel und -Blöcke . . . . . .

Edelmetalle. Kontanten, Gold- und Silberwaren, Taschenuhren und dergleichen nach Wert 2½ %.

Digitized by Google

Fremantle Wharf	Adelaide Wharf	Melbourne Wharf	Sydney	Newcastle (N. S. W.) bei direktem Anlaufen
33.25	32.50	31.—	28.50	30.—
33.25	32.50	31.50	29.—	30.—
33.25	32.50	31.50	29.—	30.—
30.—	27.50	26.50	24.—	25.—
35.—	32.50	29.—	26.50	27.50
35.—	34.50	33.50	31.—	32.—
32.—	31.50	30.50	28.—	29.—
27.—	26.50	25.50	23.—	24.—
28.50	25.50	24.50	22.—	23.—
27.—	25.50	24.50	22.—	23.—
23.—	25.50	24.50	22.—	23.—
20.25	22.75	22.75	22.75	22.75
23.—	20.75	20.75	20.75	20.25
26.50	24.75	24.50	22.—	20.75
29.—	26.—	25.75	23.25	23.25
20.25	20.25	20.25	20.25	20.25
20.25	20.25	16.—	15.—	15.—

tragen, andernfalls wird für richtige Beförderung nicht garantiert.

Um Verschleppungen von Gütern zu vermeiden, empfehlen wir den Verschiffern, Güter nach Fremantle blau, nach Adelaide grün, nach Melbourne rot und nach Sydney schwarz zu markiren, was zur besseren Verstauung und schnelleren Ablieferung der Güter in den Bestimmungshäfen sehr von Vorteil ist. Desgleichen sind die über diese Häfen zu leitenden Durchgüter möglichst in der gleichen Weise zu markieren.

Änderungen vorbehalten!

Digitized by Google

Güter per Frachtdampfer in Durchfracht.

werden nach folgenden Häfen gegen besondere Zuschlagsätze angenommen:

über Fremantle

nach Albany (King George's Sound) für die Güter der Klassen 1—6a	Mk. 5.—	nach Esperance Bay	Mk. 24.—
für die Güter der Klassen 7—12	» 20.—	» Geraldton . . .	» 12.—
für Düngemittel	» 12.—	» Perth* Schwergut	» 6.—
		» Perth* Maßgut	» 3.75

* Wharfage dues in Fremantle sind vom Empfänger zu zahlen

über Adelaide

(als Grundraten gelten die Sätze nach Adelaide Wharf)

nach Kingston . . .	Mk. 12.—	nach Port Pirie . .	Mk. 12.—
» Port Augusta .	» 12.—		

über Melbourne

(als Grundraten gelten die Sätze nach Melbourne Wharf)

nach Geelong	Mk. 5.—	nach Launceston . .	Mk. 10.—
» Hobart	» 10.—	» Strahan	» 22.50

über Sydney

nach Apia (Samoa-Inseln) Maßgut . .	Mk. 30.—	nach Morpeth . . .	Mk. 9.—
Schwergut .	» 32.50	» Newcastle (N.S.W.)	» 10.—
» Haabai	» 37.50	» Noumea	» 20.—
» Honolulu (Sandwich-Inseln) Maßgut . .	» 30.—	» Suva (Fidji-Inseln)	» 30.—
Schwergut .	» 32.50	» Tahiti (Gesellschaftsinseln)	» 42.50
» Levuka (Fidji-Inseln)	» 30.—	» Tongatabu (Nukualofa)	» 32.50
		» Vavau (Naiafu)	» 32.50

Alles per 1000 kg oder cbm nach Wahl des Norddeutschen Lloyd für Stücke bis zu 1000 kg schwer und nicht über 6 m lang. Andere Bedingungen wie auf Seite 318—321.

10 % Kommission werden, vorbehältlich der Bedingungen des bezüglichen Rundschreibens, auf die ganzen Durchfrachten ab Bremen, Hamburg und Antwerpen vergütet.

NB. Güter nach vorstehend nicht benannten Nachbarplätzen von Melbourne und Sydney können an die Agenten des Norddeutschen Lloyd, Herren Ostermeyer, van Rompaey & Co. in Melbourne bezw. an die Herren Lohmann & Co. in Sydney, zur Weiterverladung adressiert werden.

Änderungen vorbehalten.

Digitized by Google

Zuschlagsätze für Durchgüter nach Queensland.

(Siehe Seite 424—427.)

Mit Umladung in Brisbane:	Gewöhnliche Güter		Weine, Spirituosen, Zigarren, Zigaretten, Tabak	
	Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen	Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen
	Mark	Schilling	Mark	Schilling
Nach Bowen	20.50	20/6	23.—	23/—
» Bundaberg	14.—	14/—	16.50	16/6
» Gladstone	14.—	14/—	16.50	16/6
» Mackay	20.50	20/6	23.—	23/—
» Maryborough . . .	14.—	14/—	16.50	16/6
» Rockhampton	14.—	14/—	16.50	16/6
» Thursday Island . . .	25.—	25/—	25.—	25/—
» Burketown	61.50	61/6	68.—	68/—
» Cairns	23.50	23/6	26.—	26/—
» Cooktown	25.50	25/6	28.—	28/—
» Normanton	48.—	48/—	54.50	54/6
» Port Douglas	21.—	21/—	23.50	23/6

Alles per cbm oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd, für Stücke bis zu 1000 kg schwer und nicht von ungewöhnlicher Größe, oder über 6 m lang.

10% Kommission werden auf die ganzen Durchfrachten vergütet.

NB. Güter nach vorstehend nicht benannten Plätzen in Queensland können an die Agenten des Norddeutschen Lloyd, die Herren Lohmann & Co. in Sydney, zur Weiterverladung adressiert werden.

Änderungen vorbehalten.

Digitized by Google

Frachten nach Queensland

Klasse 1. Als Kaufmannsgut deklarierte Waren, Apparate (mediz., wissenschaftliche, optische, telegraphische, photographische), Baumwollwaren, Cigarren, Cigaretten, Galanteriewaren, garnierte Damen- und Panamahüte, Gemälde, Gummiwaren, Halbseidenwaren, Handschuhe, Leder und Lederwaren, Leinenwaren, Manufakturwaren, Messerschmiedewaren, Mirbanöl, Modewaren, Parfümerien, Posamenten, Putzwaren, Seidenwaren, Stickereien, Strumpfwaren, Waffen, Wollwaren, ferner ähnliches feines Maßgut . . . . . .

Klasse 2. Anilinfarben, Apparate (Telephon-), Arsenik, Asbest, Bettfedern, Biskuit, Bleistifte, Blumen (künstliche), Borax, Bürstenwaren, Butter, Dextrin, Draht verkupfert (verpackt), Drahtseile auf Trommeln, Eisenwaren (außer Messerschmiedewaren), Erdfarben und andere trockene Farben (ausgenommen Anilinfarben) — per 1000 kg —, Eßwaren, Fahrräder, Farbholzextrakt, Filz, Filzwaren, auch Filzhüte, Garne, Gerbstoffe, Getränke (ausgenommen Bier, Genever und Mineralwasser), Getreide, Glukose, Griffel, Gummi, Hanfwaren, Holzwaren, Hopfen, Hülsenfrüchte, Hutformen, Jutewaren, Karren und Kippwagen, Kattun (grau, in Ballen), Käse, Knöpfe, Koffer, Kohlenstifte, Kolonialwaren, Konserven, Korsetts, Kurzwaren (außer Messerschmiedewaren), Lacke (nicht gefährliche), Lampen und Lampenteile, Ledertuch, Linoleum, Lithographiesteine, Marmorwaren, Maschinen u. Maschinenteile, (ausgenommen landwirtschaftliche Maschinen), Milchsäure, Möbel (ausgenommen gebogene), Musikwaren, Natron (essigsaures), Öfen und Herde (keine gewöhnlichen), Öle (keine Schmieröle, ätherische oder gefährliche), Papier in Kisten, Papierwaren, Pappwaren, Saat, Schafscheren, Schmelztiegel (außer Graphit- und Tonschmelztiegel), Schnaps, Schwarzwälder Uhren und Wanduhren, Seife, Seifenpulver, Seifenextrakte in Tanks, Sicherheitszünder, Sprungfedern, Stahlwaren (keine Messerschmiedewaren), Stearin, Strohwaren, Tabak, Tapeten, Tauwerk, Tinte, Viehfutter, Wachs, Wachstuch, Wagen, Watte, Wein, Werkzeuge, Wichse, Wollabfall (trocken, nicht gefettet), Zucker in Kisten und Fässern, ferner ähnliches billiges Maßgut

Klasse 2a. Asbestplatten, Bambusmöbel, Baumwollabfall, Besen, Bettstellen, Bimsstein, Blasebälge, Blechwaren, Dachrinnen, Eimer, Essig, Farbholz, Gelatine, Goldleisten, Graphit- und Tonschmelztiegel, Hanf, Harz, Hede, Holzkohlen (nicht pulverisiert), Holzmehl, Jute u. Juteabfall, Kochgeschirr (nicht Kupfer- oder Messing-), Kochherde (gewöhnliche, keine Gas-, Petroleum- oder elektrische Öfen, bezw. bessere Kochherde), Korbwaren, Kunstwolle, Leim, Leinsaatkuchen und -Mehl, Lumpen, Mangeln, Manila Bags, Matten, Milchpulver, Mistgabeln, Ölkuchen, Pech, Pflanzenfasern, Ruß, Säcke (alte), Schaufeln, Schiebkarren, Schiffsfender, Schmieröle, Schuhleisten, Silicate Cotton, Spaten, Spiegelglas (auch belegt), Strohhüte (ausgenommen garnierte Damen- und Panamahüte), Stuhlrohr, Teer, Tierfallen, Tröge, Werg, Zinnwaren . . . . . .

Klasse 2b. Fensterglas . . . . . .

Klasse 2c. Bier, Mineralwasser . . . . . .

Klasse 2d. Emaillewaren, Glaswaren, Isolatoren, Malz, Milch, Milchkannen (leere), Ölkannen, Porzellan, Steingut, Tonwaren . . . . . .

Klasse 2e. Landwirtschaftliche Maschinen . . . . . .

Klasse 3. Chromalaun, Mangansalze, Nähmaschinen, Pianos . . . . . .

Klasse 4. Cichorien, Eisenoxyd, leere eiserne Fässer, Futterkalk, Genever, Kitt, Ölfarben, Saatlupinen in Säcken, Spielwaren, Stühle (zerlegte, getischlerte)

Klasse 4a. Lichte, Stärke . . . . . .

Klasse 5. Compoboard, Düten und Dütenpapier, Faßdauben, Holzmasse, Lösch- und Ladekörbe, Stuhlsitze aus Holz. Für Papier in Rollen und Ballen (ausgenommen Tapeten und Druckpapier) und Pappe werden Frachten auf Anfrage notiert . . . . . .

Digitized by Google

Nach Brisbane		Nach Townsville		
on Bremen . Hamburg	von Antwerpen	von Bremen u. Hamburg	von Antwerpen	
Mark	Schilling	Mark	Schilling	
40.—	40/—	55.—	55/—	Für nebenstehend nicht genannte Artikel werden Frachten auf Anfrage notiert.
				Für Maschinenteile, Kriegsmaterial, schwere Kolli über 2000 kg bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.
				Die Frachtsätze verstehen sich in Mark ab Bremen und Hamburg, oder in Schilling englischer Währung bei Verladung ab Antwerpen, per cbm oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd.
32.—	32/—	47.50	47/6	
				Die Frachten sind zahlbar nach Verschiffung der Waren gegen Aushändigung der dafür gezeichneten Konnossemente.
				10 % Kommission werden in Gemäßheit des bezüglichen Rundschreibens vergütet.
				Nitroglyzerin, Säuren, leicht entzündliche, ätzende, stark riechende und andere Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, werden nur nach besonderer Vereinbarung angenommen.
27.50	27/6	42.50	42/6	
				Es werden keine Konnossemente gezeichnet unter 5 Mk. für Brisbane und unter 10 Mk. für Townsville und für die auf Seite 423 genannten Plätze.
27.50	27/6	42.50	42/6	
27.50	27/6	42.50	42/6	
22.50	22/6	42.50	42/6	Die Umladung der Güter für Queensland erfolgt in Brisbane bezw. Sydney, worüber wir wegen der korrekten Ausfertigung der Konnossemente auf vorherige Anfrage Auskunft erteilen.
27.50	27/6	52.50	52/6	
29.50	29/6	42.50	42/6	
26.50	26/6	42.50	42/6	
21.50	21/6	42.50	42/6	
				Jedes Ladungs-Kollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes tragen, andernfalls wird für richtige Beförderung nicht garantiert.
20.50	20/6	42.50	42/6	

Digitized by Google

Klasse 6. Druckpapier in Rollen und Ballen, leere Flaschen, gebogene Möbel, Holzbretter und Dielen, Holzwolle, Holz zur Fabrikation von Streichhölzern, Infusorienerde, Kistenbretter, Konfetti, Korke, Korkholz, Lampengläser und -Kuppeln, ordin. Packpapier, Sägespäne, Schachteln (leer, aus Pappe, Blech oder Holz), Toilettepapier in Kisten, Wäscheklammern aus Holz, Weiden . .

Klasse 6a. Strohhülsen . . . . . .

Klasse 7. Drahtgeflecht . . . . . .

Klasse 8. Stacheldraht bis 1,5 cbm (53') per 1000 kg messend, nach Gewicht

Klasse 9. Bandeisen, Baryt, Blei in Blöcken, Bleischrot, Cementplatten, Eisen in Stangen und Platten, Eisenblechtafeln (lose und verpackt), galvanisierter Eisen (kein Wellblech) in Kisten, Ketten (lose), Krampen, Nieten (aus Eisen oder Stahl), Radreifen, Sandsteinplatten, Schienen und Zubehör, Schrauben Schraubenbolzen (aus Eisen oder Stahl), Stahlkugeln in Kisten, eiserne Träger bis 10 m ($32^1/_2$' lang), Wagenfedern (lose), Zink (unverpackt) . . . . .

Klasse 10. Asbestschieferplatten, Asbestolith, Asphalt, Baumaterial (eisernes) Blei in Rollen, Dachschiefer und Eternit (lose und verpackt) — per 1000 kg — Dachziegel (lose gebrannte), Eisenbahnbaumaterial (eisernes), Erz, Gasreinigungsmasse (Eisenoxydhydrat), Gipsdielen, Gleisrahmen, Hartstuckplatten, Hufeisen Ketten in Fässern, Salz in Säcken, Schmiedestücke (grobe, unverpackt), Wagenfedern (verpackt), Wellblech, Zink (verpackt). . . . . .

Klasse 11. Nägel (eiserne), Eisen- und Stahldraht, per 1000 kg . . . .

Klasse 12. Stahlknüppel und -Blöcke . . . . . .

Edelmetalle. Kontanten, Gold- und Silberwaren, Taschenuhren und dergl. nach Wert $2^1/_2$ %.

Digitized by Google

Nach Brisbane		Nach Townsville	
von Bremen u. Hamburg	von Antwerpen	von Bremen u. Hamburg	von Antwerpen
Mark	Schilling	Mark	Schilling
20.50	20/6	42.50	42/6
20.50	20/6	42.50	42/6
20.25	20/3	41.25	41/3
20.75	20/9	40.75	40/9
20.75	20/9	40.75	40/9
23.25	23/3	43.25	43/3
20.25	20/3	41.25	41/3
15.—	15/—	35.—	35/—

Für die übrigen Häfen Queenslands kommen die auf Seite 423 angegebenen Zuschlagssätze in Anwendung.

Änderungen vorbehalten!

Digitized by Google

Frachten nach Neu-Seeland.

Klasse 1. Als Kaufmannsgut deklarierte Waren, Baumwollwaren (keine gewöhnlichen), Cigarren, Cigaretten, Gemälde, Gummiwaren, Halbseidenwaren, Handschuhe, Lederwaren, Leinenwaren, Manufakturwaren, Messerschmiedewaren, Modewaren, Parfümerien, Posamenten, Putzwaren, Seidenwaren, Stickereien, Strumpfwaren, Waffen, Wollwaren, ferner ähnliches feines Maßgut . . . .

Klasse 2. Apparate, Arsenik, Asbest und -Platten, Baumwollabfall (trocken, nicht gefettet), Baumwollwaren (gewöhnliche), Bettfedern, Bimsstein, Bleistifte, Blumen (künstliche), Borax, Bürstenwaren, Dextrin, Drahtseile auf Trommeln, Eisenwaren (keine Messerschmiedewaren), Essig in Fässern und Kisten, essigsaures Natron, Eßwaren, Fahrräder, Farben (trockene), Farbholz, Farbholz-Extrakt, Fensterglas, Filz und Filzwaren, Garne, Getränke, Getreide, Glukose, Griffel, Gummi (keine Gummiwaren), Hanf und Hanfwaren, Harz, Hede, Holzwaren, Hopfen, Hülsenfrüchte, Hutformen, Jute und Jutewaren, Karren und Kippwagen, Kattun (grau, in Ballen), Knöpfe, Koffer, Kolonialwaren, Konserven, Korsetts, Kurzwaren (Eisen-, außer Messerschmiedewaren), Lack (nicht gefährlich), Laternen, Ledertuch, Leim, Linoleum, Malz, Marmorwaren, Maschinen und Maschinenteile, Maschinenöl, Metallwaren (außer Messerschmiedewaren), Möbel, Musikwaren, Natron (essigsaures), Öfen und Herde, Papier in Kisten, Papierwaren, Pappwaren, Pech, Saat, Schafscheren, Schaufeln, Schmieröl, Schwarzwälder Uhren, Seife, Seifenextrakt und -Pulver in Tanks, Sicherheitszünder, Spaten, Speiseöl, Sprungfedern, Stahlwaren (außer Messerschmiedewaren), Stearin, Strohwaren, Tabak, Tapeten, Tauwerk, Teer, Tinte, Viehfutter, Wachs, Wagen, Wanduhren, Watte, Werg, Werkzeuge, Wichse, Wollabfall (trocken, nicht gefettet), Zucker in Kisten und Fässern, ferner ähnliches billiges Maßgut . . . . .

Klasse 2a. Bier, Mineralwasser . . . . . .

Klasse 3. Nähmaschinen und Pianos . . . . . .

Klasse 4. Cichorien, emaillierte Waren, Genever, Glaswaren, Goldleisten, Hohlwaren, Kitt, Korbwaren, Lampen und Lampenteile, Lichte, Manila Bags, gebogene Möbel, Ölfarben, Porzellan, Spielwaren, Stärke, Steingut . . . .

Klasse 5. Compoboard, Düten und Dütenpapier, Faßdauben, Holzmasse, Lösch- und Ladekörbe, ordin. Packpapier, Papier in Rollen und Ballen (ausgenommen Druckpapier und Tapeten), Pappe . . . . . .

Klasse 6. Drahtgeflecht, Druckpapier in Rollen und Ballen, Flaschen (leere), Holzbretter und -Dielen, Holz zur Fabrikation von Streichhölzern, Holzwolle, Infusorienerde, Kistenbretter, Korken, Korkholz, Lampengläser und -Kuppeln, Sägespäne, Schachteln (leer, aus Pappe, Blech oder Holz), Strohhülsen, Weiden, Wellpappe . . . . . .

Klasse 7. Bandeisen, Baryt, Blei in Blöcken, Bleischrot, Cementplatten, Eisen und Stahl in Stangen und Platten, Eisen- und Stahlblechtafeln (lose und verpackt), Ketten (lose), Nieten (Eisen oder Stahl), Radreifen, Sandsteinplatten, Schienen und Zubehör, Schrauben, Schraubenbolzen (Eisen oder Stahl), Träger (eiserne), Zink (unverpackt) . . . . . .

Klasse 8. Asphalt, Baumaterial (eisernes), Blei in Rollen, Eisen (galv., in Kisten), Eisenbahnbaumaterial (eisernes), Erz, Hufeisen, Ketten in Fässern, Salz in Säcken, Schmiedestücke (grobe), Wagenfedern, Wellblech, Zink (verpackt)

Klasse 8a. Draht und Nägel (Eisen- und Stahl-), Stacheldraht (bis 1,5 cbm [53'] per 1000 kg messend), nach Gewicht . . . . . .

Digitized by Google

Nach Auckland und Wellington mit Umladung in Sydney		Nach Lyttelton mit Umladung in Melbourne		Nach Dunedin mit Umladung in Melbourne		Nach The Bluff mit Umladung in Melbourne	
Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen	Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen	Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen	Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen
Mark	Schilling	Mark	Schilling	Mark	Schilling	Mark	Schilling
45.75	45/9	48.50	48/6	51.—	51/—	56.50	56/6
39.25	39/3	42.—	42/—	44.50	44/6	49.50	49/6
34.25	34/3	37.—	37/—	39.50	39/6	44.50	44/6
33.—	33/—	35.25	35/3	37.50	37/6	44.—	44/—
29.75	29/9	32.—	32/—	35.—	35/—	41.—	41/—
29.50	29/6	30.50	30/6	32.75	32/9	38.50	38/6
23.50	23/6	26.25	26/3	28.50	28/6	34.50	34/6
26.50	26/6	28.—	28/—	30.75	30/9	36.25	36/3
29.—	29/—	30.50	30/6	33.—	33/—	38.75	38/9
28.—	28/—	28.—	28/—	30.75	30/9	36.25	36/3

Digitized by Google

Für vorstehend nicht genannte Artikel werden Frachten auf Anfrage notiert.

Für Maschinenteile, Kriegsmaterial, schwere Kolli über 1000 kg und solche über 6 m lang bleibt Vereinbarung besonderer Sätze vorbehalten.

Die Frachtsatze verstehen sich in Mark ab Bremen und Hamburg, bezw. in Schilling englischer Währung bei Verladung ab Antwerpen per cbm oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd.

Die Frachten sind zahlbar nach Verschiffung der Waren gegen Aushändigung der dafür gezeichneten Konnossemente.

10 % Kommission werden in Gemäßheit des bezüglichen Rundschreibens vergütet.

Nitroglyzerin, Säuren, leicht entzündliche, ätzende, stark riechende und andere Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, werden nur nach besonderer Vereinbarung für die Frachtdampfer angenommen.

Die Umladung der Güter für Neu-Seeland erfolgt wie angegeben in Melbourne resp. Sydney, was bei Ausfertigung der Konnossemente zu beachten ist.

Jedes Ladungs-Kollo muß in deutlich erkennbaren Buchstaben den Namen des Bestimmungsplatzes tragen, andernfalls wird für richtige Beförderung nicht garantiert.

Für die übrigen Häfen Neu-Seelands kommen die folgenden Zuschlagsätze zu den obigen Raten für Auckland und Wellington in Anwendung.

Änderungen vorbehalten.

Zuschlagsätze zu den Raten nach Auckland und Wellington für die vorseitig nicht aufgeführten Neu-Seeland-Durchfuhrplätze.

	Von Bremen und Hamburg	Von Antwerpen
Mit Umladung in Sydney:	Mark	Schilling
Nach Gisborne	15.—	15/—
» Napier	5.25	5/3
» New Plymouth (Taranaki)	15.—	15/—
» Patea	15.—	15/—
» Wanganui	12.50	12/6
Mit Umladung in Melbourne:		
Nach Blenheim	15.—	15/—
» Greymouth	15.—	15/—
» Hokitika	25.—	25/—
» Nelson	15.—	15/—
» Oamaru	15.—	15/—
» Picton	15.—	15/—
» Timaru	15.—	15/—
» Westport	15.—	15/—

Digitized by Google

Alles per cbm oder 1000 kg nach Wahl des Norddeutschen Lloyd, für Stücke bis zu 1000 kg schwer und nicht von ungewöhnlicher Größe, oder über 6 m lang.

10 % Kommission werden auf die ganzen Durchfrachten vergütet.

NB. Güter für vorstehend nicht benannte Nachbarplätze von Melbourne oder Sydney können an die Agenten des Norddeutschen Lloyd, Herren Ostermeyer, van Rompaey & Co. in Melbourne, bezw. an die Herren Lohmann & Co. in Sydney zur Weiterverladung adressiert werden.

Änderungen vorbehalten, auch ohne besondere Anzeige.

Gotthard-Expreß.
Lloyd- und Riviera-Expreß.

Eine gute Eisenbahn-Verbindung nach dem Mittelmeer bietet in der Zeit vom 1. Mai bis 30. November der Gotthard-Expreß, ein Luxuszug, der vom 1. Mai bis 30. September täglich zwischen Berlin—Mailand, vom 1. Oktober bis 30. November zwischen Berlin und Genua nach folgendem Fahrplan verkehrt:

	ab 3 05	Berlin	an 3 25	
an 5 08	„ 5 12	Halle a. d. S.	„ 1 21	ab 1 25
„ 6 48	„ 6 52	Erfurt	„ 11 40	„ 11 45
„ 8 28	„ 8 34	Bebra	„ 10 04	„ 10 10
„ 11 10	„ 11 23	Frankfurt a. M.	„ 7 04	„ 7 16
„ 12 42	„ 12 47	Mannheim	„ 5 40	„ 5 54
„ 1 34	„ 1 37	Karlsruhe	„ 4 39	„ 4 45
„ 2 04	„ 2 06	Oos	„ 4 11	„ 4 13
„ 4 54	„ 5 10	Basel S. B. B.	„ 1 20	„ 1 29
„ 7 00	„ 7 05	Luzern	„ 11 20	„ 11 25
„ 11 40	„ 11 45	Chiasso	„ 6 30	„ 6 37
„ 12 45	„ 12 55*)	Mailand	„ 5 10*)	„ 5 25
„ 4 10*)		Genua		„ 1 50*)

*) Nur im Oktober und November.

Digitized by Google

Der Lloyd- und Riviera-Expreß verkehrt täglich von Altona, Hamburg, Bremen, Berlin, Amsterdam und Haag nach Genua und Ventimiglia vom 30. November 1912 bis 27. April 1913 und von Genua und Ventimiglia vom 2. Dezember 1912 bis 29. April 1912 nach Bremen, Altona, Hamburg, Berlin, Amsterdam, Haag nach folgendem Fahrplan:

a) Nord-Süd-Richtung.

Amsterdamer Zeit					
Haag	ab 2 48	Altona	ab 1 03	Berlin	ab 3 05
Amsterdam	„ 3 10	Hamburg . . .	an 1 17, „ 1 21	Halle . . .	an 5 08, „ 5 12
Mitteleuropäische Zeit					
Emmerich .	an 6 03, ab 6 15	Bremen . . .	„ 2 54, „ 2 58	Erfurt . . .	„ 6 48, „ 6 52
Wesel . . .	„ 6 47, „ 6 48	Osnabrück . .	„ 4 34, „ 4 39	Bebra . . .	„ 8 28, „ 8 34
Oberhausen	„ 7 13, „ 7 14	Münster . . .	„ 5 22, „ 5 24	Elm	„ 9 53, „ 9 57
Duisburg . .	„ 7 23, „ 7 25	Gelsenkirchen	„ 6 29, „ 6 30	Offenbach .	„ 10 56, „ 10 58
		Essen	„ 6 49, „ 6 52	Frkft. a. M.	„ 11 10, „ 11 12
		Mülheim (Ruhr)	„ 7 07, „ 7 08		
		Duisburg . . .	„ 7 18, „ 7 20	Mannheim	„ 12 42, „ 12 44
Düsseldorf .	an 7 45	Düsseldorf . .	„ 7 40		

Düsseldorf	ab 7 53		
Köln.	an 8 28, „ 8 35		
Bonn	„ 9 06, „ 9 07		
Koblenz	„ 10 00, „ 10 02		
Wiesbaden	„ 11 27, „ 11 32		
Mainz	„ 11 45, „ 11 47		
Worms	„ 12 26, „ 12 27		
Ludwigshafen	„ 12 46	Ludwigshafen	an 12 53

Ludwigshafen	ab 1 05		
Straßburg i. Elsaß	an 2 50, „ 2 56		
Mülhausen	„ 4 20		

Mülhausen	ab 4 25		Mülhausen	ab 4 25	
Belfort	an 4 45, „ 4 50	franz. Zeit	Basel S. B. B. . .	an 4 54, „ 5 10	
Lyon	„ 10 22, „ 10 27	„	Luzern	„ 7 00, „ 7 05	
Marseille	„ 3 00, „ 3 06	„	Chiasso	„ 11 40, „ 11 45	
Nizza	„ 6 45, „ 6 55	„	Mailand	„ 12 45, „ 12 55	
Monte Carlo . .	„ 7 24, „ 7 30	„	Genua	„ 4 10	
Ventimiglia . . .	„ 8 05	„			

Digitized by Google

b) Süd-Nord-Richtung.

Ventimiglia	ab	8^{42}	franz. Zeit		
Mentone	an	9^{00},	„ 9^{05}		„
Monte Carlo . .	„	9^{15},	„ 9^{20}		„
Nizza	„	9^{50},	„ 10^{00}		„
Cannes	„	10^{27},	„ 10^{35}		„
Marseille	„	1^{44},	„ 1^{50}		„
Lyon	„	6^{25},	„ 6^{30}		„
Belfort	„	12^{07},	„ 12^{11}		„
Alt-Münsterol .	„	1^{24},	„ 1^{30}	M. E. Z.	
Mülhausen . . .	„	2^{00}		„	

Genua	ab	1^{50}			
Mailand	an	5^{15},	„ 5^{25}		
Chiasso	„	6^{30},	„ 6^{37}		
Luzern	„	11^{20},	„ 11^{25}		
Basel S. B. B. .	„	1^{20},	„ 1^{30}		
Mülhausen . . .	„	1^{59}			

Mülhausen	ab	2^{10}			
Straßburg i. Els. .	an	3^{34},	„ 3^{40}		
Ludwigshafen . . .	„	5^{25}			

Ludwigshafen	ab	5^{55}			
Worms	an	6^{19},	„ 6^{21}		
Mainz	„	7^{08},	„ 7^{11}		
Wiesbaden	„	7^{26},	„ 7^{32}		
Koblenz	„	8^{53},	„ 8^{57}		
Bonn	„	9^{49},	„ 9^{50}		
Köln	„	10^{22},	„ 10^{30}		
Düsseldorf. . . .	„	11^{04},	„ 11^{07}		
Duisburg	„	11^{26}			

Ludwigshafen . . .	ab	5^{36}			
Mannheim .	an	5^{44},	„ 5^{54}		
Frkft. a. M.	„	7^{04},	„ 7^{16}		
Bebra . . .	„	10^{04},	„ 10^{10}		
Erfurt . . .	„	11^{40},	„ 11^{45}		
Halle	„	1^{21},	„ 1^{25}		
Berlin . . .	„	3^{25}			

Duisburg	ab	11^{40}			
Münster . .	an	1^{26},	„ 1^{27}		
Osnabrück .	„	2^{13},	„ 2^{18}		
Bremen . .	„	3^{50},	„ 3^{54}		
Hamburg. .	„	5^{29},	„ 5^{32}		
Altona . . .	„	5^{50}			

			Mitteleuropäische Zeit		
Duisburg	ab	11^{29}			
Emmerich an		12^{49},	„ 12^{18}		
			Amsterdamer Zeit		
Amsterdam ab		2^{50}			
Haag . . .	an	3^{27}			

In Düsseldorf werden die vom Haag kommenden Wagen und in Ludwigshafen die von Berlin kommenden Wagen dem Zuge angeschlossen, dessen Rivierawagen dann in Mülhausen nach der Riviera (Ventimiglia) abzweigen, während der andere Zugteil nach Genua weitergeleitet wird. In allen drei Teilen des Zuges befinden sich durchgehende Wagen für die Riviera und Genua.

Digitized by Google

Mittelmeer-Verkehr des Norddeutschen Lloyd.

Für den Mittelmeer-Verkehr des Norddeutschen Lloyd kommen die folgenden Linien in Betracht:

a) Von Bremen und Hamburg via Rotterdam, Antwerpen, Southampton, Gibraltar, Algier, Genua und Neapel nach Port Said (ostasiatische Reichslinie).

b) Von Bremen via Antwerpen, Southamton, Algier, Genua und Neapel nach Port Said (australische Reichslinie).

c) Von New York via Gibraltar eventuell Algier und Neapel nach Genua.

d) Von Marseille via Neapel nach Alexandrien.

e) Von Marseille nach Alexandrien.

f) Von Venedig nach Alexandrien.

g) Serviciul Maritim Român, Bukarest, Königlich Rumänischer Schnellpostdampfer-Dienst zwischen Konstantza, Konstantinopel, Smyrna und Alexandrien, vertreten vom Norddeutschen Lloyd in Bremen.

h) Verbandsverkehr mit dem Österreichischen Lloyd, Triest. Pyräus—Konstantinopel direkt oder via Smyrna.

Die Linien des Serviciul Maritim Român können mit den Linien des Lloyd kombiniert werden, und zwar werden kombinierte und Rundreise-Fahrkarten ausgegeben:

Für die Linien: Konstantza—Konstantinopel—Smyrna—Pyräus—Alexandrien, Bremen—Hamburg—Rotterdam—Antwerpen—Southampton—Gibraltar—Algier—Genua—Neapel—Port Said, Marseille—Neapel—Alexandrien, Marseille—Alexandrien direkt, Venedig—Alexandrien.

Digitized by Google

Auf den Preis der einfachen Fahrt der zwei resp. drei Strecken wird eine Ermäßigung von 10% gewährt, vorausgesetzt, daß der ganze Betrag im voraus entrichtet wird.

Ferner werden kombinierte und Rundreise-Fahrkarten für die Dampfer der Khedivial Mail Line und des Norddeutschen Lloyd ausgegeben für die Linien: Konstantinopel — Smyrna — Pyräus—Alexandrien—Port Said—Jaffa—Caifa—Beyrut—Tripoli—Alexandretta—Mersina—Rhodos—Chios—Smyrna—Konstantinopel, Bremen—Hamburg—Rotterdam—Antwerpen—Southampton—Gibraltar—Algier—Genua—Neapel—Port Said, Marseille—Neapel—Alexandrien, Marseille—Alexandrien direkt, Venedig—Alexandrien.

Auf den Preis der einfachen Fahrt der zwei resp. drei Strecken wird eine Ermäßigung von 10% gewährt, vorausgesetzt, daß der ganze Betrag im voraus entrichtet wird.

Es besteht endlich noch ein Verbandsverkehr für die Dampfer des Norddeutschen Lloyd von Marseille und Neapel nach Alexandrien oder von Bremen oder Hamburg (eventuell Rotterdam), Antwerpen, Southampton, Gibraltar, Algier, Genua und Neapel nach Port Said und zurück für die Dampfer der Ellerman Lines von Port Said nach Neapel, Genua, Marseille, Liverpool, Southampton oder London. Auf die Summe der beiden Preise der einfachen Fahrt wird eine Ermäßigung von 10% eingeräumt, vorausgesetzt, daß der Gesamtpreis vor Antritt der Reise entrichtet wird.

Die vorstehend erwähnte Ermäßigung von 10% hat zur Bedingung, daß die Reise innerhalb eines Jahres ausgeführt wird.

Rückbuchungs-Ermäßigung. Der Norddeutsche Lloyd und die Ellerman Lines gewähren ihren Passagieren nach und von Ägypten, welche auf der Ausreise den vollen Preis für einfache Fahrt entrichtet haben, gegenseitig eine Rückbuchungs-Ermäßigung von

Digitized by Google

10%, wenn die Wiedereinschiffung innerhalb sechs Monaten nach Landung erfolgt; d. h. der Nachlaß wird vom Norddeutschen Lloyd solchen Passagieren gewährt, welche die Ausreise mit Dampfern der Ellerman Lines ausgeführt haben oder umgekehrt.

Fracht-Beförderung.

Frachten nach Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden und Colombo bleiben besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Auskünfte über Frachtraten etc. erteilen die Vertreter des Norddeutschen Lloyd in den Verschiffungshäfen.

Digitized by Google

REISEN UM DIE WELT.

Der Norddeutsche Lloyd gibt Fahrkarten für Reisen um die Welt in östlicher und westlicher Richtung über die im nachstehenden angeführten Wege und zu den daselbst verzeichneten Preisen aus.

Die Passagiere haben das Recht, in jedem Hafen ihre Reise zu unterbrechen, müssen indes dem Agenten der betreffenden Gesellschaft so bald wie möglich mitteilen, an welchem Tage sie die Weiterreise anzutreten wünschen. Für die in Frage kommenden Gesellschaften besteht keinerlei Verbindlichkeit für den Fall, daß auf dem Dampfer, mit welchem der Passagier weiterreisen will, kein Platz frei sein sollte.

Für die Beförderung mit den Dampfern und Eisenbahnen sind die Bedingungen der betreffenden Gesellschaft maßgebend.

Hotelkosten und andere an Land entstehende Auslagen haben die Passagiere selbst zu tragen.

Die Fahrkarten sind zwei Jahre gültig und nicht übertragbar.

Falls der Passagier die Fahrkarte verliert oder die Reise aufgibt, so übernemen die in Betracht kommenden Gesellschaften keinerlei Verpflichtung, eine Rückzahlung für den nicht benutzten Teil zu leisten.

Die Passagiere haben auf den Dampfern aller Gesellschaften Anrecht auf einen Platz in einem Außenzimmer niedrigster Preislage, falls der Platz rechtzeitig bestellt wird; bei Benutzung eines Innenzimmers kann indes weder eine Preisermäßigung noch Rückvergütung eintreten.

Auf Wunsch der Passagiere können die Anweisungen für die Reise über den Atlantic ohne Nachzahlung auf eine andere atlantische Linie übertragen werden; es werden jedoch nur Plätze zur Minimalrate erster Klasse, den Preis von 400 Mk. nicht übersteigend, eingeräumt. Die Übertragung erfolgt durch Vermittlung der Herren Oelrichs & Co., Broadway 5, New

Digitized by Google

York, bezw. durch den Norddeutschen Lloyd, Passage-Abteilung, in Bremen.

Auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd hat jeder erwachsene Passagier Anspruch auf freie Beförderung seines Gepäcks, vorausgesetzt, daß dieses 200 kg an Gewicht und 1 cbm an Umfang nicht überschreitet. Kinder, eine halbe Passage zahlend, haben Anspruch auf die Hälfte dieser Quantität.

Für Überfracht wird 50 Mk. per 200 kg oder 1 cbm, nach Schiffs Wahl, berechnet.

Auf den amerikanischen Eisenbahnen und transpacifischen Dampfern hat jeder erwachsene Passagier erster Klasse Anrecht auf Beförderung von 350 Pfd. Freigepäck. Dienstboten 350 Pfd. auf der Eisenbahn und 250 Pfd. auf den Dampfern.

Für Überfracht wird berechnet: $ 10.00 per 100 Pfd. auf der Eisenbahn und $ 3.— per 100 Pfd. auf den Dampfern.

Alle nachstehend beschriebenen Touren, ausgenommen 6 und 7, können auch in umgekehrter Richtung gemacht werden.

Tour 1. Via Japan und China.

Mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd von Bremen oder Southampton (London) oder Cherbourg (Paris), oder Boulogne sur Mer (Paris) oder von Genua oder Neapel oder Gibraltar nach New York.

Von New York nach Vancouver, Seattle oder San Francisco mit der Eisenbahn.

Von Vancouver nach Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai oder Hongkong mit den Dampfern der

Canadian Pacific S. S. Line

(Für die Reise von Yokohama nach Hongkong, sowie auf jeder der dazwischen liegenden vier Teilstrecken können die Passagiere entweder einen Dampfer der Canadian Pacific Ry. Co. oder einen Reichspostdampfer benutzen; dagegen ist die Benutzung eines Dampfers der San Francisco- oder Seattle-Route nicht zulässig.)

oder von San Francisco über Honolulu nach Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai oder Hongkong mit den Dampfern

der Pacific Mail S. S. Co.
oder der Toyo Kisen Kaisha

Digitized by Google

(Für die Reise von Yokohama nach Hongkong, sowie auf jeder der dazwischen liegenden vier Teilstrecken können die Passagiere entweder einen Dampfer der beiden genannten Gesellschaften [d. h. es kann für die ganze Strecke sowohl als für jede der vier Teilstrecken entweder ein Dampfer der P. M. oder T. K. K. benutzt werden] oder einen Reichspostdampfer des N. D. L. benutzen; dagegen ist die Benutzung eines Dampfers der Vancouver- oder Seattle-Route nicht zulässig.)

oder von Seattle nach Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai oder Hongkong mit den Dampfern der

Great Northern S. S. Co.

(Für die Reise von Yokohama nach Hongkong, sowie auf jeder der dazwischen liegenden vier Teilstrecken können die Passagiere entweder einen Dampfer der Great Northern S. S. Co. oder einen Reichspostdampfer benutzen; die Benutzung eines Dampfers der San Francisco- oder Vancouver-Route ist dagegen nicht zulässig.)

Mit Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd von Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai oder Hongkong nach Singapore, Penang, Colombo, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Genua, Algier, Gibraltar, Southampton (London), Antwerpen, Bremen oder Hamburg.

Preis erster Klasse: 2695 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Tour 2. Via Australien.

Mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd nach New York und von dort nach Vancouver oder San Francisco mit der Eisenbahn. Von Vancouver nach Sydney mit den Dampfern der

Canadian Australian S. S. Line

oder von San Francisco nach Sydney mit den Dampfern der Oceanic S. S. Co. und der Union S. S. Co. of N. Z. (Umschiffung in Tahiti und Wellington).

Mit Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd von Sydney nach Melbourne, Adelaide, Fremantle, Colombo, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Genua eventuell Algier, Southampton (London), Antwerpen, Bremen.

Preis erster Klasse: 2695 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Tour 3. Via Ostasien und Australien.

Mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd von Bremen oder Southampton (London) oder Cherbourg (Paris), oder Boulogne sur Mer (Paris), oder von Genua oder Neapel oder Gibraltar nach New York.

Digitized by Google

Von New York nach Vancouver, Seattle oder San Francisco mit der Eisenbahn.

Von Vancouver, Seattle oder San Francisco via Yokohama, Kobe, Nagasaki und Shanghai nach Hongkong mit den Dampfern der

Canadian Pacific S. S. Line
oder Pacific Mail S. S. Co.
„ Toyo Kisen Kaisha
„ Great Northern S. S. Co.

Den Passagieren stehen mithin drei Routen: via Vancouver, via Seattle oder via San Francisco zur Verfügung; nach Beginn der Reise auf einer Route ist indes die Übertragung der Fahrkarte auf eine andere nicht mehr zulässig.

Von Hongkong nach Sydney mit einem Dampfer einer der folgenden Gesellschaften:

Norddeutscher Lloyd.
China Navigation Co.
Eastern and Australian S. S. Co.
Nippon Yusen Kaisha.

Auf der Strecke Hongkong—Sydney verkehren die N. D. L. Doppelschrauben-Postdampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Sigismund« und »Coblenz«. Abfahrten alle vier Wochen.

Von Sydney via Melbourne, Adelaide, Fremantle und Colombo nach Europa.

Preis erster Klasse: 3255 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Tour 4. Via Australien und Ostasien.

Von Europa via New York und Vancouver oder San Francisco nach Sydney.

Von Sydney nach Hongkong mit einem Dampfer einer der folgenden Gesellschaften:

Norddeutscher Lloyd.
China Navigation Co.
Eastern and Australian S. S. Co.
Nippon Yusen Kaisha.

Auf der Strecke Sydney—Hongkong verkehren die N. D. L. Doppelschrauben-Postdampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Sigismund« und »Coblenz«. Abfahrten alle vier Wochen.

Von Hongkong mit Reichspostdampfern via Singapore und Colombo nach Europa.

Preis erster Klasse: 3615 Mark.

In Verbindung mit dieser Tour kostet der Abstecher:
Hongkong—Yokohama—Hongkong
mit Dampfer des Norddeutschen Lloyd
100 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Digitized by Google

Die Reise durch Indien.

Der Preis der Touren 1 und 4 erhöht sich um 110 Mark, falls die Passagiere mit Dampfer ab Bombay weiterreisen wollen. Die Reise muß alsdann wie folgt ausgeführt werden: Von Singapore nach Kalkutta oder Madras mit Dampfer der British India Steam Navigation Co. oder von Singapore nach Kalkutta mit Dampfer der Apcar Line oder der Indo China S. N. Co. oder von Singapore nach Colombo mit Reichspostdampfer des N. D. L.; die Kosten der Reise von Kalkutta, Madras oder Colombo nach Bombay sind in den Fahrpreis nicht mit eingeschlossen und daher extra zu entrichten; von Bombay nach Port Said mit Dampfer des Österreichischen Lloyd oder der Ellerman Lines (City and Hall Lines) und von Port Said nach Europa mit Reichspostdampfer des N. D. L.

Die Touren 2 und 3 können ebenfalls gegen Nachzahlung von 110 Mark mit einer Reise per Dampfer des Österreichischen Lloyd oder der Ellerman Lines (City and Hall Lines) ab Bombay verbunden werden. Die Kosten der Reise von Colombo nach Bombay sind indes in den Fahrpreis nicht mit eingeschlossen und daher extra zu entrichten.

Inhaber von Fahrkarten um die Welt der Touren 1 und 4 können anstatt eines Reichspostdampfers des N. D. L. von Singapore nach Colombo einen Dampfer der British India S. N. Co. oder der Apcar Line oder der Indo China S. N. Co. von Singapore nach Kalkutta benutzen; die Kosten der Reise von Kalkutta nach Colombo sind indes in den Fahrpreis nicht mit eingeschlossen und daher extra zu entrichten; von Colombo nach Europa mit Reichspostdampfer des N. D. L. Passagieren um die Welt, welche Indien besuchen wollen, wird empfohlen, von Kalkutta via Bombay und Madras nach Colombo zu reisen. Für die Weiterreise mit Reichspostdampfer ab Colombo wird eine Nachzahlung nicht erhoben, während sich die Weiterreise mit Dampfer ab Bombay, wie vorstehend ausgeführt, um 110 Mark teurer stellt.

Die vorstehend beschriebenen Touren können auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

In der Richtung nach Europa reisende Passagiere der ostasiatischen Linie, welche in Singapore, Penang oder Colombo, resp. solche der australischen Linie, welche in Colombo ihre Reise unterbrechen wollen, müssen dies bei der Platzbelegung erklären. Die Unterbrechung der Reise in Ägypten kann erfolgen, vorausgesetzt, daß die Passagiere dem Zahlmeister des betreffenden Dampfers vor der Abfahrt von Colombo eine entsprechende Mitteilung machen.

Tour 5. Via Ost- und Süd-Afrika.

Die auf Seite 438 beschriebene Tour 1 kann mit einem Besuch Ost- und Südafrikas kombiniert werden. Die Beförderung erfolgt durch die Dampfer der Deutschen Ost-Afrika-Linie von Aden aus, woselbst der Passagier den von Ostasien kommenden Reichspostdampfer verläßt. Die Reise Aden, Suez, Port Said,

Digitized by Google

Neapel, Genua, Algier, Gibraltar, Southampton, Antwerpen, Bremen resp. Hamburg fällt natürlich fort, da der Passagier letztere beiden Plätze auf dem Umwege über Südafrika erreicht.

Von Aden aus ist die Reiseroute die folgende: Kilindini, Tanga, Daressalam, Zanzibar (oder von Bombay via Goa und Mombassa nach Zanzibar), Chinde, Beira, Delagoa Bay, Durban, East London, Port Elizabeth, Kapstadt, Lüderitzbucht, Swakopmund, Las Palmas, Dover, Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg.

Die Kosten der Eisenbahnfahrt und des Landaufenthaltes sind in

Bei Einschluß der Strecke Aden—Kapstadt—Nordeuropa und unter Fortfall der Strecke Aden—Suez-Kanal—Nordeuropa erhöht sich der Preis der Tour 1 um

700 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Eisenbahnfahrten in Süd-Afrika.

Wenn der Passagier den Dampfer in Delagoa Bay bezw. Durban verläßt und über Land nach Pretoria weiterreist, so stehen ihm, falls er denselben Dampfer in Kapstadt erreichen will, 14 Tage zum Besuche Süd-Afrikas zur Verfügung.

Ebenfalls umgekehrt, falls der Passagier von Kapstadt nach Delagoa Bay bezw. Durban reist.

Die Kosten der Eisenbahnfahrt und des Landaufenthaltes sind in den Preis der Weltfahrkarte nicht mit eingeschlossen; für den dadurch entstehenden Fortfall der Dampferfahrt kann eine Vergütung nicht gewährt werden.

Tour 6. Via Australien und Süd-Amerika.

Von Bremen mit Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd über Antwerpen, Southampton (London), Algier, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Fremantle, Adelaide und Melbourne nach Sydney.

Von Sydney mit Dampfer der Union S. S. Co. of N. Z. nach Wellington, N. Z., oder einem anderen neuseeländischen Einschiffungshafen der Shaw Savill & Albion Co. Ltd. oder der New Zealand Shipping Co. Ltd.

Von dort via Kap Horn und Montevideo oder Rio de Janeiro und Teneriffa nach Plymouth oder London mit Dampfer der Shaw Savill & Albion Co. Ltd. oder der New Zealand Shipping Co. Ltd.

Preis erster Klasse: 2565 Mark.

Diese Tour kann nicht in umgekehrter Richtung gemacht werden.

Tour 7. Via Ostasien, Australien und Süd-Amerika.

Von Bremen oder Hamburg mit Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd über Antwerpen, Southampton (London), Gibraltar, Algier, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore nach Hongkong.

Digitized by Google

Von Hongkong nach Sydney mit einem Dampfer einer der folgenden Gesellschaften:

Norddeutscher Lloyd.
China Navigation Co.
Eastern and Australian S. S. Co.
Nippon Yusen Kaisha.

Auf der Strecke Hongkong—Sydney verkehren die N. D. L. Doppelschrauben-Postdampfer »Prinz Waldemar«, »Prinz Sigismund« und »Coblenz«. Abfahrten alle vier Wochen.

Von Sydney mit Dampfer der Union S. S. Co. of N. Z. nach Wellington, N. Z., oder einem anderen neuseeländischen Einschiffungshafen der Shaw Savill & Albion Co. Ltd. oder der New Zealand Shipping Co. Ltd.

Von dort via Kap Horn und Montevideo oder Rio de Janeiro und Teneriffa nach Plymouth oder London mit Dampfer der Shaw Savill & Albion Co. Ltd. oder der New Zealand Shipping Co. Ltd.

Preis erster Klasse: 3480 Mark.

Diese Tour kann nicht in umgekehrter Richtung gemacht werden.

Tour 8. Via Australien und Straits Settlements.

Mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd von Bremen oder Southampton (London) oder Cherbourg (Paris) oder Boulogne sur Mer (Paris) oder von Genua oder Neapel oder Gibraltar nach New York.

Von New York nach Vancouver oder San Francisco mit der Eisenbahn.

Von Vancouver nach Sydney mit den Dampfern der
Canadian Australian S. S. Line
oder von San Francisco nach Sydney mit den Dampfern der Oceanic S. S. Co. und der Union S. S. Co. of N. Z. (Umschiffung in Tahiti und Wellington) oder von San Francisco nach Sydney mit Dampfern der Union S. S. Co. of New Zealand (Umschiffung in Wellington).

Von Sydney nach Deutsch-Neu-Guinea und von Deutsch-Neu-Guinea über Holländisch-Indien nach Singapore mit Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd oder von Sydney via Brisbane, Thursday Island, Port Darwin, Soerabaya, Samarang und Batavia nach Singapore mit Dampfer der Burns Philp Line oder von Sydney via Brisbane, Townsville, Thursday Island, Dobo, Banda Neira, Makassar, Boeleleng, Soerabaya, Samarang und Batavia (in diesem Hafen Umschiffung) nach Singapore mit Dampfer der Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Direkter Anschluß in Batavia ist nicht vorgesehen.

Mit Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd von Singapore via Colombo, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Genua, Algier und Gibraltar nach Southampton, Antwerpen und Hamburg oder Bremen.

Preis erster Klasse: 3320 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Digitized by Google

Tour 9. Via Japan, China, Straits Settlements und Australien.

Mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd von Bremen oder Southampton (London) oder Cherbourg (Paris) oder Boulogne sur Mer (Paris) oder von Genua oder Neapel oder Gibraltar nach New York.

Von New York nach Vancouver, Seattle oder San Francisco mit der Eisenbahn.

Von Vancouver, Seattle oder San Francisco via Yokohama, Kobe, Nagasaki und Shanghai nach Hongkong mit den Dampfern der

Canadian Pacific S. S. Line,
oder Pacific Mail S. S. Co.,
„ Toyo Kisen Kaisha,
„ Great Northern S. S. Co.

Den Passagieren stehen mithin drei Routen: via Vancouver, via Seattle oder via San Francisco zur Verfügung; nach Beginn der Reise auf einer Route ist indes die Übertragung der Fahrkarte auf eine andere nicht mehr zulässig.

Mit Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd von Hongkong nach Singapore.

Von Singapore via Holländisch-Indien nach Deutsch-Neu-Guinea und von Deutsch-Neu-Guinea nach Sydney mit Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd oder von Singapore über Batavia, Samarang, Soerabaya, Port Darwin, Thursday Island und Brisbane nach Sydney mit Dampfer der Burns Philp Line oder von Singapore über Batavia (in diesem Hafen Schiffswechsel), Samarang, Soerabaya, Boeleleng, Makassar, Banda Neira, Dobo, Thursday Island, Townsville und Brisbane nach Sydney mit Dampfer der Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Direkter Anschluß in Batavia ist nicht vorgesehen.

Mit Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd von Sydney nach Melbourne, Adelaide, Fremantle, Colombo, Aden, Suez, Port Said, Neapel, Genua, Algier, Southampton (London), Antwerpen, Bremen.

Preis erster Klasse: 3250 Mark.

Diese Tour kann auch in umgekehrter Richtung ausgeführt werden.

Digitized by Google

Vergnügungsfahrt im Mittelmeer

mit dem

Dampfer »Schleswig«

Genua — Genua 28. April bis 29. Mai 1912

ab Genua	28. April			
an Tunis	30.	„	6 Uhr	vorm.
ab Tunis	1. Mai	6	„	nachm.
an Malta	2.	„	mittags	
ab Malta	2.	„	7 Uhr	nachm.
an Korfu	4.	„	7 „	vorm.
ab Korfu	5.	„	6 „	nachm.
an Piräus	7.	„	6 „	vorm.
ab Piräus	8.	„	7 „	nachm.
an Messina	10.	„	mittags	
ab Messina	10.	„	5 Uhr	nachm.
an Palermo	11.	„	8 „	vorm.
ab Palermo	11.	„	6 „	nachm.
an Algier	13.	„	1 „	„
ab Algier	13.	„	11 „	abends
an Malaga	15.	„	6 „	vorm.
ab Malaga nach Granada	15.	„	mittags	
ab Granada nach Algeciras	18.	„	vorm.	
ab Algeciras	18.	„	9 Uhr	abends
an Madeira	21.	„	6 „	nachm.
ab Madeira	22.	„	mittags	
an Tanger	24.	„	2 Uhr	nachm.
ab Tanger	24.	„	6 „	„
an Palma	26.	„	9 „	vorm.
ab Palma	26.	„	10 „	abends
an Mahon	27.	„	9 „	vorm.
ab Mahon	27.	„	1 „	nachm.
an Ajaccio	28.	„	9 „	vorm.
ab Ajaccio	28.	„	4 „	nachm.
an Genua	29.	„	7 „	vorm.

Digitized by Google

Sonderfahrt zur Kieler Woche

mit dem

Doppelschraubendampfer »Bremen«

vom 17. Juni — 3. Juli 1912.

Ab Bremen (Hauptbahnhof): Montag den 17. Juni, 10.50 vorm.

An Bremerhaven (Lloydhalle): 12.18 nachm. Ab Bremerhaven (Lloydhalle): 3.00 nachm. Fahrt um Skagen und durch den Großen Belt.

An Kiel: Mittwoch den 19. Juni, 6.00 früh. Aufenthalt in Kiel vom 19. bis 28. Juni früh.

Donnerstag	den 20. Juni	Fahrten des Tenders »Vorwärts« mit den Passagieren des D. »Bremen« zur Begleitung der Regatten.
Freitag	„ 21. „	
Sonntag	„ 23. „	
Montag	„ 24. „	
Mittwoch	„ 26. „	
Donnerstag	„ 27. „	
Freitag	„ 28. „	Fahrt von Kiel nach Travemünde.
Sonntag	„ 30. „	Fahrt zur Begleitung der Regatta auf der Lübecker Bucht per Tender »Vorwärts«.

Ausflüge:

Mittwoch den 19. Juni, nachm.: Rundfahrt durch die Stadt Kiel.

Sonnabend den 22. Juni: Dampferfahrt zur Kaiserlichen Werft. Nach Besichtigung der Werftanlagen und des Linienschiffes »Westfalen« Rückkehr zum Dampfer »Bremen«. Lunch an Bord. Am Nachmittage Kanalfahrt bis zur Levensauer Hochbrücke.

Dienstag den 25. Juni: Extra-Ausflug nach der Holsteinischen Schweiz. Abfahrt vom Bahnhof in Kiel um 1.30 nachm. Ankunft in Gremsmühlen ca. um 2.30 nachm. Besichtigung des Diecksees. Dampferfahrt von Malente am Kellersee nach der Holsteinischen Schweiz mit dem Dampfschiff »Carl Maria von Weber«. Fahrt mit Wagen von der Holsteinischen Schweiz auf Parkweg am Kellerseeufer entlang nach dem Uglei. Wagenfahrt um den Uglei-See und nach Eutin. Daselbst Besuch des »Voßhauses«. Abfahrt mit der Eisenbahn von Eutin um 7.00 abends. Ankunft in Kiel gegen 8.00 abends.

Sonnabend den 29. Juni: Ausflug per Tender »Vorwärts« nach Lübeck. Besichtigungen der Stadt nach eigener Wahl.

Montag den 1. Juli: Teilnahme der Passagiere an den Veranstaltungen des Deutschen Schulschiff-Vereins: Mitgliederversammlung im Kurhaus. Besichtigung der Schulschiffe. Festessen im Kurhause. 9.00 abends Abfahrt des Dampfers »Bremen« nach Bremerhaven.

In Bremerhaven: Mittwoch den 3. Juli, 2.00 nachm. Ab Bremerhaven: 2.17 nachm.

An Bremen: 3.24 nachm.

Digitized by Google

Polarfahrt 1912

mit dem

Doppelschraubendampfer »Großer Kurfürst«.

Fahrplan.

Ab Bremen (Hauptbahnhof): Donnerstag den 18. Juli, 10.52 vormittags.

An Bremerhaven (Lloydhalle): Donnerstag den 18. Juli, 12.18 mittags. — Ab Bremerhaven (Lloydhalle): Donnerstag den 18. Juli 3.00 nachmittags.

An Leith (Edinburgh): Sonnabend den 20. Juli, 6.00 früh. Besichtigung von Edinburgh, Fahrt zur Firth of Forth-Brücke. — Ab Leith (Edinburgh): Sonnabend den 20. Juli, 8.00 abends.

An Reykjavik (Island): Dienstag den 23. Juli, 3.00 nachmittags. Aufenthalt 2½ Tage. Ausflüge nach den heißen Quellen, dem Tröllafos und den Lavafeldern. — Ab Reykjavik (Island): Donnerstag den 25. Juli, 12.00 nachts.

An Eisgrenze (Spitzbergen): Montag den 29. Juli, gegen 4.00 nachmittags. Von der Eisgrenze Fahrt in die Redbai.

An Redbai: Montag den 29. Juli, abends. Spaziergang durch die Tundra zum Lac Richard. — Ab Redbai: Dienstag den 30. Juli, mittags.

An Virgohafen: Dienstag den 30. Juli, 2.00 nachmittags. Besichtigung der Überreste der Expeditionen von Andree und Wellmann. — Ab Virgohafen: Dienstag den 30. Juli, 8.00 abends.

An Magdalenabai: Dienstag den 30. Juli, 10.00 abends. Am Mittwoch den 31. Juli und am Donnerstag den 1. August: Ausflug nach dem »Hängenden Moor« und Spaziergang zum Waggonway-Gletscher, Besuch des Gräberplatzes und Aufstieg zum Gully-Gletscher. — Ab Magdalenabai: Donnerstag den 1. August, mittags.

An Möllerbai (Croßbai): Donnerstag den 1. August gegen 5.00 nachmittags. Tour vom Pierre remarquable bis zu den Moränen des Supan-Gletschers. Ausflug zum Louis-Mayer-Gletscher und Aufstieg zur Michelsenkette. — Ab Möllerbai (Croßbai): Freitag den 2. August, 8.00 abends. Nach Abfahrt von der Möllerbai findet eine Rundfahrt des Dampfers durch die Lilliehook- und Kingsbai statt.

An Nordkap: Sonntag den 4. August, 8.00 abends. Aufstieg auf das Nordkap. — Ab Nordkap: Montag den 5. August, 2.00 früh.

Digitized by Google

An Lyngseidet (Lyngenfjord): Montag den 5. August, 2.00 nachmittags. Spaziergang zum Lappenlager. — Ab Lyngseidet (Lyngenfjord): Montag den 5. August, 8.00 abends.

An Tromsoe: Dienstag den 6. August, früh. Besuch eines Pelzwarenlagers. — Ab Tromsoe: Dienstag den 6. August, 1.00 nachmittags.

An Molde: Donnerstag den 8. August, 7.00 früh. — Ab Molde: Donnerstag den 8. August, 1.00 nachmittags.

An Naes (Romsdalsfjord): Donnerstag den 8. August, 3.00 nachmittags. Wagenfahrt nach Horgheim am Fuße des Romsdalshorns. — Ab Naes (Romsdalsfjord): Donnerstag den 8. August, 10.00 abends.

An Oie (Norangfjord): Freitag den 9. August, 6.00 früh. Wagenfahrt durch das Norangsdal nach Hellesylt. Der Dampfer fährt weiter nach Hellesylt.

Ab Hellesylt (Sunelvsfjord): Freitag den 9. August, 1.00 nachmittags.

An Merok: Freitag den 9. August, 2.00 nachmittags. — Ab Merok: Freitag den 9. August, 10.00 abends.

An Balholmen: Sonnabend den 10. August, 4.00 nachmittags. — Ab Balholmen: Sonntag den 11. August, 1.00 nachts.

An Gudvangen: Sonntag den 11. August, 6.00 früh. Ausflug durch das Naerödal nach Stalheim. — Ab Gudvangen: Sonntag den 11. August, 8.00 abends.

An Bergen: Montag den 12. August, 7.00 früh. Montag den 12. August: Besichtigung von Bergen nach freier Wahl. Dienstag den 13. August: Ausflug mit der Bergenbahn nach Finse. — Ab Bergen: Mittwoch den 14. August, 2.00 früh.

An Bremerhaven (Lloydhalle): Donnerstag den 15. August, 11.00 vormittags. — Ab Bremerhaven (Lloydhalle): Donnerstag den 15. August, 12.14 mittags oder 12.46 mittags.

An Bremen (Hauptbahnhof): Donnerstag den 15. August, 1.35 nachmittags oder 2.05 nachmittags.

Preise: Von 500 bis 2400 Mark pro Platz.
Salon mit Bad 5000 Mark.
Staatszimmer 6000 Mark für 1 oder 2 Personen.

Digitized by Google

Nach dem englischen Kanal und nach Holland und Belgien.

Reisegelegenheiten mit Dampfern der Linie:

Bremen—New York, 1—2mal wöchentl. (Schnelldampfer und Salon-Postdampfer), von Bremen über Southampton nach Cherbourg, zurück von Plymouth über Cherbourg nach Bremen.

Bremen—New York, etwa 2mal monatl. (Doppelschrauben-Postdampfer), von Bremen direkt nach Boulogne, zurück von Plymouth über Cherbourg nach Bremen.

Reichslinie nach Ostasien, alle vier Wochen, von Bremen oder Hamburg über Rotterdam—Antwerpen nach Southampton, zurück von Southampton über Antwerpen, event. Amsterdam (meist im ersten Halbjahr), nach Bremen oder Hamburg.

Reichslinie nach Australien, alle vier Wochen, von Bremen über Antwerpen nach Southampton, zurück von Southampton über Antwerpen nach Bremen.

Fahrpreise für Dampfer der New York-Linie

einschließlich vollständiger Verpflegung, ausgenommen Getränke.

	I. Klasse Mark	II. Klasse Mark
Bremen—Southampton	60.—	40.—
Bremen—Southampton—London	71.—	47.—
Bremen—Cherbourg oder umgekehrt	60.—	40.—
Hindundrückfahrkarte	108.—	72.—
Bremen—Southampton und zurück von Plymouth nach Bremen	108.—	72.—
Bremen—Southampton—London und zurück von London Paddington Station über Plymouth und Cherbourg nach Bremen	149.—	94.—§
London—Plymouth—Bremen	90.—	55.—§
Plymouth—Bremen über Cherbourg	60.—	40.—
Plymouth—Cherbourg	30.—	15.—
Bremen—Southampton und zurück von Cherbourg nach Bremen	108.—	72.—
Southampton—Cherbourg	30.—	15.—

(§ Bahnfahrt London Paddington Station—Plymouth in III. Klasse)

Digitized by Google

Luxuszimmer für 1 oder 2 Personen von Bremen nach Southampton oder Cherbourg einschl. des Fahrpreises

Salon mit Bad	Mk. 240.—
Staatszimmer, bestehend aus 2 Räumen mit Bad	„ 400.—
Kaiserzimmer, bestehend aus 3 Räumen mit Bad	„ 500.—

Bremen—Boulogne s. m.

Mit Doppelschrauben-Postdampfern der Linie Bremen—New York bietet sich gewöhnlich ein- bis zweimal monatlich Gelegenheit zur Fahrt nach Boulogne s. m. Die Abfahrtszeiten sind aus dem Fahrplan der Bremen—New York-Linien zu ersehen.

Fahrtdauer: 20 bis 25 Stunden.

Fahrpreis: I. Klasse 50 Mk., II. Klasse 40 Mk.

Zollrevision wie in Cherbourg.

Für die Seereise ist in der I. Klasse für Kinder von 1 bis 10 Jahren und in der II. Klasse für Kinder von 1 bis 12 Jahren die Hälfte des Fahrpreises zu entrichten. Kinder unter 1 Jahr sind frei.

Fahrpreise mit Reichspostdampfern.

Die Reise mit einem Reichspostdampfer kostet:

	I. Klasse Mark	II. Klasse Mark
von Bremen nach Rotterdam	60.—	40.—
„ Bremen oder Hamburg nach Antwerpen . .	60.—	40.—
„ Bremen oder Hamburg nach Southampton .	120.—	80.—
„ Rotterdam nach Antwerpen	30.—	20.—
„ Rotterdam nach Southampton	90.—	60.—
„ Antwerpen nach Southampton	60.—	40.—

Für Kinder über 12 Jahre ist der volle Fahrpreis, von 3 bis 12 Jahren der halbe Fahrpreis zu entrichten. Ein Kind unter 3 Jahren ist frei, bei mehreren Kindern unter 3 Jahren wird für jedes weitere 1/4 des Fahrpreises berechnet.

Wegen der Verbindungen von Southampton, Cherbourg bezw. Boulogne nach der Insel Wight, nach London, den Seebädern Südenglands, den Normannischen Inseln, nach den Seebädern der französischen Nordküste und nach Paris verweisen wir auf den Spezialprospekt »Nach dem englischen Kanal«.

Digitized by Google

Nordseebäder-Verkehr.

Auf den Hauptverkehrsstrecken Bremerhaven-Norderney und Bremerhaven-Helgoland-Norderney verkehren die Dampfer »Nixe« und »Najade«, von Bremerhaven über Helgoland nach Wilhelmshaven und am folgenden Tage von Wilhelmshaven über Helgoland zurück nach Bremerhaven (Sonntags Sonderfahrt von Wilhelmshaven nach Helgoland und zurück) der Dampfer »Seeadler«. Die Beförderung der Reisenden von Helgoland nach Westerland, Wyk auf Föhr und Amrum erfolgt bis Hörnum auf Sylt mit Dampfern der Hamburg-Amerika Linie; von Hörnum nach Amrum und Wyk auf Föhr über Norddorf und Wittdün und von Hörnum direkt nach Wyk auf Föhr mit Motorboot der Wyker Dampfschiffsreederei Gesellschaft m. b. H.

Die täglichen Fahrten nach Wangerooge werden durch die Dampfer »Delphin« und »Lachs« ausgeführt. Die Abfahrtszeiten der Dampfer von Bremen-Bremerhaven nach Wangerooge-Wilhelmshaven sind so gelegt worden, daß im Anschluß an die Abfahrt von Bremerhaven Tagesverbindung von den rheinischen und westfälischen Stationen, sowie von Kassel, Göttingen, Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg, Braunschweig und Hannover nach Wangerooge vorhanden ist.

Die vom Dampfer »Najade« ausgeführten Fahrten Norderney-Helgoland-Bremerhaven finden in diesem Jahre im Anschluß an den neu eingelegten Schnellzug 5.12 nachm. ab Bremerhaven (Lloydhalle) statt, so daß die Abfahrt von Norderney in den meisten Fällen zwischen 8 und 9½ Uhr vorm. erfolgen kann.

Im Verkehr mit den Nordseebädern sind auf allen bedeutenderen Eisenbahnstationen Fahrkarten erhältlich. Auf vielen dieser Stationen werden außer den Rückfahrkarten auch einfache Fahrkarten nach den Nordseebädern mit wahlweiser Gültigkeit für die verschiedenen Land- und Seewege ausgegeben.

Digitized by Google

Die Fahrkarten nach Juist, Borkum und Langeoog berechtigen ebenso wie in den Vorjahren sowohl für den Weg über Bremerhaven-Norderney als auch über Bremerhaven-Helgoland-Norderney.

Die Fahrordnung ist wie folgt festgestellt;

Von Bremerhaven (Lloydhalle):

Nach Norderney: Am 26. Mai, vom 14. Juni bis 13. September täglich und am 16., 18., 20., 23., 25., 27. September Verbindung mit den Dampfern »Nixe« und »Najade«, und zwar am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend direkt, am Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag über Helgoland. — An Sonntagen fährt Dampfer »Najade« von Bremerhaven nach Helgoland und zurück und Dampfer »Nixe« oder ein Dampfer der Hamburg-Amerika Linie von Norderney nach Helgoland und zurück, deshalb müssen die Passagiere auf der Hinfahrt sowohl wie auf der Rückfahrt in Helgoland umsteigen und haben daselbst längeren Aufenthalt. Die Rückfahrt von Norderney erfolgt am Montag, Mittwoch und Freitag direkt, am Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag über Helgoland.

Nach Juist, Borkum und Langeoog: In Verbindung mit den Fahrten Bremerhaven-Norderney, größtenteils in direktem Anschluß an die von Bremerhaven kommenden Dampfer.

Von Norderney nach Juist vom 25. Juni bis 15. September täglich mit Ausnahme vom 1., 15., 30. Juli, 14., 27. August und 10. September. Von Norderney nach Borkum am 5., 12., 15., 18., 19., 21., 22., 25., 26. Juni, 20, 23., 27. September und vom 30. Juni bis 17. September täglich mit Ausnahme vom 7. September. Von Norderney nach Langeoog vom 25. Juni bis 15. September täglich mit Ausnahme vom 24. August und 8. September. Die Fahrten werden mit Wattdampfern der Reedereien »Norden« und »Frisia« und der Aktiengesellschaft »Ems« ausgeführt.

Nach Helgoland: Am 26. Mai, 2., 9. Juni und vom 14. bis 26. Juni und 18. bis 29. September viermal wöchentlich mit D. »Najade«, und zwar am Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag; die Rückfahrt findet am Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag statt. Vom 28. Juni bis 16. September täglich. Hinfahrt mit D. »Najade« am Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag; mit D. »Seeadler« am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. D. »Seeadler« fährt am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend von Helgoland nach Wilhelmshaven weiter; des Sonntags von Bremerhaven bis Helgoland mit D. »Najade« und von Helgoland bis Wilhelmshaven mit D. »Seeadler«. Rückfahrt von Helgoland mit D. »Najade« am Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag mit D. »Seeadler am Montag, Mittwoch und Freitag.

Nach Westerland a. Sylt, Wyk a. Föhr und Amrum: In Verbindung mit den Fahrten von Bremerhaven nach Helgoland am 26. Mai, vom 14. bis 26. Juni und 16. bis 27. September dreimal wöchentlich (Montag, Mittwoch und Freitag) und vom 28. Juni

Digitized by Google

bis 15. September tägliche Fahrten von Helgoland nach Hörnum (Sylt) auf dem direkten Seewege mit D. »Kaiser«, D. »Cobra« oder D. »Prinzessin Heinrich« der Hamburg-Amerika Linie. Weiterbeförderung von Hörnum nach Westerland mit der Sylter-Südbahn; die Weiterfahrt von Hörnum nach Amrum und Wyk a. Föhr erfolgt über Norddorf und Wittdün. Ferner von Hörnum direkt nach Wyk a. Föhr mit Motorboot der Wyker Dampfschiffs-Reederei Gesellschaft m. b. H.

Von Wilhelmshaven (Erste Hafeneinfahrt):

Nach Helgoland: Vom 30. Juni bis 16. September viermal wöchentlich, und zwar am Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag mit D. »Seeadler«. Am Montag, Mittwoch und Freitag fährt D. »Seeadler« von Helgoland nach Bremerhaven weiter; am Sonntag von Wilhelmshaven bis Helgoland mit D. »Seeadler« und von Helgoland bis Bremerhaven mit D. »Najade«. Rückfahrt von Helgoland: mit D. »Seeadler« am Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag. An den Sonntagen Sonderfahrt von Wilhelmshaven nach Helgoland und zurück.

Von Bremen (Freihafen I):

Nach Wangerooge-Wilhelmshaven: Am 14., 17., 19., 21., 24., 26., 28. Juni, 17., 19., 21., 24., 26., 28. September und vom 1. Juli bis 14. September täglich mit den Dampfern »Delphin« und »Lachs«. Abfahrt 10.30 vorm. Rückfahrt von Wilhelmshaven über Wangerooge am 15., 18., 20., 22., 25., 27., 29. Juni, 16., 18., 20., 23., 25., 27., 30. September und vom 2. Juli bis 14. September täglich 8.20 vorm. — Der Dampfer legt bei der Hin- und Rückfahrt stets in Bremerhaven (Lloydhalle) an, in Brake und Nordenham nach Bedarf. Die Ankunft in Wilhelmshaven erfolgt zum Anschluß an den 9.54 nachm. abfahrenden Schnellzug, die Abfahrt von Wilhelmshaven im Anschluß an den 8.01 vorm. ankommenden Schnellzug. Weiterfahrt von Wangerooge nach Norderney über Watt.

Durch die Dampferverbindung zwischen Wangerooge und Norderney über die Watten ist vielen Reisenden aus dem Inlande Gelegenheit geboten, zur Fahrt nach und von Norderney den Weg über Wangerooge zu benutzen.

Die Abfahrt der Dampfer von Bremerhaven (Lloydhalle) erfolgt stets im Anschluß an die Ankunft der Badeschnellzüge von Bremen, die Ankunft der Dampfer in Bremerhaven von den Inseln im Anschluß an die nach Bremen abfahrenden Schnellzüge. Die Badeschnellzüge zwischen Bremen und Bremerhaven (Lloydhalle) verkehren folgendermaßen:

Ab Bremen: Schnellzug Nr. 146: Wochentags 5.50 vorm., an Bremerhaven (Lloydhalle): 7.03 vorm., zum Anschluß an die 7.10 vorm. nach Norderney direkt und über Helgoland abfahrenden Dampfer »Nixe« und »Najade«.

Ab Bremen: Eilzug Nr. 1016: Sonntags 6.44 vorm., an Bremerhaven (Lloydhalle): 8.07 vorm., zum Anschluß an den 8.15 vorm. nach Helgoland fahrenden Dampfer »Najade«.

Digitized by Google

Ab Bremen: Personenzug Nr. 302: Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 8.20 vorm., an Bremerhaven (Lloydhalle): 10.00 vorm., zum Anschluß an den 10.05 vorm. nach Helgoland und Wilhelmshaven abfahrenden Dampfer »Seeadler«.

Ab Bremen: Schnellzug Nr. 152: täglich 12.50 nachm., an Bremerhaven (Lloydhalle): 1.59 nachm., zum Anschluß an die 2.15 nachm. nach Wangerooge und Wilhelmshaven fahrenden Dampfer »Delphin« und »Lachs«.

Ab Bremerhaven (Lloydhalle): Eilzug Nr. 149: täglich 2.26 nachm., im Anschluß an die von Wilhelmshaven und Wangerooge ankommenden Dampfer »Delphin« und »Lachs«, sowie im Anschluß an den des Montags, Mittwochs und Freitags von Norderney direkt ankommenden Dampfer »Nixe«. Ankunft in Bremen: 3.42 nachm.

Ab Bremerhaven (Lloydhalle): Schnellzug Nr. 153: Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 5.12 nachm., im Anschluß an den von Norderney und Helgoland ankommenden Dampfer »Najade«. Ankunft in Bremen: 6.21 nachm.

Ab Bremerhaven (Lloydhalle): Eilzug Nr. 139: Montag, Mittwoch und Freitag 6.07 nachm., im Anschluß an den von Wilhelmshaven und Helgoland ankommenden Dampfer »Seeadler«. Ankunft in Bremen: 7.28 nachm.

Ab Bremerhaven (Lloydhalle): Eilzug Nr. 1021: Nur an Sonntagen 9.10 nachm., im Anschluß an den von Helgoland ankommenden Dampfer »Najade«. Ankunft in Bremen: 10.27 nachm.

Bei allen Fahrkarten nach und von Helgoland sind die Gebühren für die Bootfahrt vom Schiff nach der Landungsstelle in Helgoland und umgekehrt in den Fahrpreisen mit enthalten: bei den Fahrkarten im Verkehr mit den übrigen Inseln sind, sofern die Fahrt in Helgoland unterbrochen wird, diese Gebühren besonders an Bord unseres Dampfers zu entrichten, wenn nicht ausdrücklich auf den Fahrkarten bemerkt ist, daß der Fahrpreis die Gebühren einschließt.

Fahrtunterbrechung auf allen Inseln, mit Ausnahme von Wangerooge im Verkehr mit Wilhelmshaven, ist ohne weiteres gestattet.

Bei einem Teil der Fahrkarten sind bei Benutzung der Wege über Bremerhaven und Cuxhaven Zuschlagskarten nachzulösen. Die Höhe des event. zu zahlenden Zuschlages ist in den Fahrkarten angegeben.

Direkte Gepäckabfertigung nach den Inseln über Bremerhaven oder Wilhelmshaven von allen bedeutenderen Stationen. Freigepäck wird nicht mehr gewährt.

Für nicht abgefertigtes Gepäck, Handgepäck sowie in Verwahrung gegebenes Gepäck übernimmt der Nordd. Lloyd keinerlei Haftung.

Sämtliche Dampfschiffs-Fahrpläne sind unter Voraussetzung normaler Witterung aufgestellt. Den Kapitänen der Dampfer bleibt es überlassen, bei ungünstigen Witterungs- oder Wasserverhältnissen Abweichungen von den Fahrplänen vorzunehmen, ohne daß der Norddeutsche Lloyd eine Verantwortung für etwa hierdurch entstehende Verzögerungen usw. übernimmt.

Sämtliche für die Seewege gültigen Fahrkarten nach Norderney, Juist, Borkum, Langeoog haben für die Strecken »Norderney-Helgoland« wahlweise Gültigkeit für die Dampfer des Norddeutschen Lloyd und für die Dampfer der Hamburg-Amerika Linie.

Digitized by Google

Fahrpreise

für den Verkehr von Bremen und Bremerhaven.

a) Nach den Nordseebädern (bezw. umgekehrt).

Von Bremerhaven nach:	Einfache Fahrkarten	Rückfahrkarten 5 Tage gültig	Rückfahrkarten †45 Tage gültig
	Mk.	Mk.	Mk.
Borkum[5])	13.70	23.10	—
Helgoland[1])	7.70	11.40	—
do.[1]) (Sonntagskarte)	6.20 1 Tag gültig		—
Juist[5])	13.70	23.10	—
Langeoog[5])	13.20	22.10	—
Norderney[6])	8.45	12.90	—
Westerland a. Sylt[7])	15.80	—	—
Amrum[7])	11.90	—	—
Wyk a. Föhr[7])	12.30	—	—
Bremen-Bremerhaven[8])	2.10	—	—
Bremen-Wilhelmshaven[8])	8.70	10.90	—
Bremerhaven-Wilhelmshaven[8])	7.70	9.20	—
Wilhelmshaven-Bremerhaven[8]) (Sonntagskarte)	5.30 1 Tag gültig		—
Bremerhaven-Wilhelmshaven über Helgoland (ohne Fahrtunterbrechung)	10.20	—	—
Wilhelmshaven-Helgoland[1])	7.70	11.40	—
do. do. [1])	—	9.50	2 Tg. gültig
do. do.[1])(Sonntgsk.)	—	6.20	1 „ „
do. Norderney[1])	10.—	14.50	—
Bremen-Wangerooge	8.20	—	—
do. do. II. Kl.[5])	—	16.—	—
do. do. III. Kl.[8])	—	12.—	—
do. do. II. Kl.[2])	—	—	†20.30 für Eil- u. Pers.-Züge
do. do. III. Kl.[2])	—	—	†16.30 für Eil- u. Pers.-Züge
Brake-Wangerooge[4])	7.70	10.20	15.40
Nordenham-Wangerooge[4])	7.20	9.70	14.40
Bremerhaven-Wangerooge[4])	6.70	9.20	13.40
Wilhelmshaven-Wangerooge[4])	6.10	—	12.20
do. do. [14])	—	7.70	—
do. do.[4]) (Sonntagsk.)	—	4.10	1 Tg. gültig
Delmenhorst-Wangerooge II. Kl.[11])	—	14.80	—
do. do. III. Kl.[11])	—	11.—	—
Oldenburg-Wangerooge II. Kl.[11])	—	12.—	—
do. do. III. Kl.[11])	—	9.—	—
Varel-Wangerooge II. Kl.[11])	—	10.—	—
do. do. III. Kl.[11])	—	8.20	—

Digitized by Google

Rundfahrkarten (nur Sonntags gültig).

	II. Kl. Mk.	III. Kl. Mk.
Bremen-Wilhelmshaven (Wasserweg) und zurück über Oldenburg[9])	7.75	6.25
Wilhelmshaven-Bremen (Wasserweg) und zurück über Oldenburg[10])	7.50	6.—

Die Rundfahrkarten werden auch von den Stationen Wilhelmshaven, Varel, Oldenburg und Delmenhorst ausgegeben.

Sonntagsrückfahrkarten.

	II. Kl. Mk.	III. Kl. Mk.
Bremen-Wangerooge[11])	11.10	8.10
Delmenhorst-Wangerooge[11])	10.40	7.60
Oldenburg-Wangerooge[11])	7.90	6.—
Varel-Wangerooge[11])	6.20	4.90
Delmenhorst-Helgoland[12])	13.50	11.—
Oldenburg-Helgoland[12])	11.—	9.—
Varel-Helgoland[12])	9.—	8.—

b) Zwischen den Nordseebädern.

	Einfache Fahrkarten	Rückfahrkarten 1 Tag gültig	Rückfahrkarten 5 Tage gültig
	Mk.	Mk.	Mk.
Norderney-Helgoland (Sonntagsk.)[1])	—	6.60	—
Norderney-Helgoland[1])	6.60	—	9.20
Helgoland-Borkum[1])	11.40	—	—
Helgoland-Juist[1])	11.40	—	—
Helgoland-Langeoog[1])	11.40	—	—
Norderney-Westerland a. Sylt[1])	12.90	—	—
Norderney-Amrum[1])	11.—	—	—
Norderney-Wyk a. Föhr[1])	11.50	—	—

Bremerhaven-Cuxhaven über Helgoland[1]) 15 Mk., einfache Fahrkarte.

Wilhelmshaven-Cuxhaven über Helgoland[1]) 15 Mk., einfache Fahrkarte.

Saisonkarten 72 Mk., Monatskarten 40.90 Mk.

für beliebige Fahrten mit unseren nach den Nordseebädern fahrenden Dampfern werden nur von unserer Abteilung Europäische Fahrt in Bremen, Pelzerstraße Nr. 36[I], ausgegeben.

Digitized by Google

Anmerkung: Für Kinder von 4 bis 10 Jahren halber Fahrpreis. Kinder unter 4 Jahren sind frei.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Richtung nach den Inseln nur an Bord unserer Dampfer, im übrigen sowohl an Bord, wie auch auf den Inseln.

Die Klassenunterschiede kommen nur für die Eisenbahn in Betracht, auf dem Dampfer werden alle Passagiere in 1. Kajüte befördert.

Für Hunde wird auf allen Strecken der halbe Preis für einfache Fahrt berechnet.

---

[1]) In den Fahrpreisen sind die Gebühren für die Überfahrt vom Schiff nach der Landungsstelle in Helgoland oder umgekehrt eingeschlossen.

[2]) Gültig über Bremerhaven (Wasserweg oder Bahnweg), Wilhelmshaven oder Carolinensiel.

[3]) Gültig über Bremerhaven (Wasserweg), Wilhelmshaven oder Carolinensiel.

[4]) Nur über den Wasserweg gültig.

[5]) Gültig zur Fahrt über Norderney oder über Helgoland—Norderney.

[6]) „ „ direkten Fahrt oder über Helgoland.

[7]) „ „ Fahrt über Helgoland—Hörnum.

[8]) Nur auf D. »Delphin« und D. »Lachs«.

[9]) Gültig zur Hinfahrt mit dem über Wangerooge nach Wilhelmshaven (erste Hafeneinfahrt) fahrenden Dampfer und zur Rückfahrt von Wilhelmshaven (Bahnhof) mit der Eisenbahn über Oldenburg. Bei Benutzung von Schnellzügen sind Schnellzugszuschlagkarten zu lösen.

[10]) Gültig zur Hinfahrt mit dem über Wangerooge nach Bremen fahrenden Dampfer und zur Rückfahrt von Bremen mit der Eisenbahn über Oldenburg. Bei Benutzung von Schnellzügen sind Schnellzugszuschlagkarten zu lösen.

[11]) Die fünftägigen Rückfahrkarten von Delmenhorst, Oldenburg und Varel nach Wangerooge gelten über Wilhelmshaven oder Carolinensiel mit Eil- oder Personenzügen. Für die Überführung zwischen der ersten Hafeneinfahrt und dem Bahnhof in Wilhelmshaven wird eine besondere Gebühr erhoben.

[12]) Die Sonntagsrückfahrkarten von Bremen, Delmenhorst, Oldenburg und Varel nach Wangerooge haben Gültigkeit über Wilhelmshaven oder Carolinensiel für alle Züge.

[13]) Die Sonntagsrückfahrkarten von Delmenhorst, Oldenburg und Varel nach Helgoland haben Gültigkeit über Wilhelmshaven für alle Züge. Die Gebühren für die Überfahrt vom Dampfer nach der Landungsstelle in Helgoland und umgekehrt sind in dem Fahrpreise eingeschlossen.

[14]) Gültig über den Wasserweg nach Wangerooge und über Carolinensiel nach Wangerooge.

Digitized by Google

VERTRETUNGEN DES NORDDEUTSCHEN LLOYD.

Die mit einem * versehenen Agenturen haben als Telegramm-Adresse »Nordlloyd«.

1. In Deutschland.

Aachen	Städt. Verkehrsbureau, Am Elisenbrunnen. Tel.-Adr.: Verkehr.
Altenburg (S.-A.) . .	Dürr & Co., Am Markt 8.
Andernach (Rhld.) .	Josef Kroth, G. m. b. H., Hochstr. 69.
Annaberg (i. Erzgeb.)	Paul Teichmann.
Apenrade	F. Engelbrecht, Schiffbrückstr. 12.
Apolda	Fr. Heinrich, Obere Bahnhofstr. 9a.
Arnswalde (Brdbg.) .	Guido Rieck Nachf., Markstr. 21.
*Aschaffenburg . . .	H. Georg Köhler, Erthalstr. 10.
Aue (i. Erzgeb.) . .	Johann Ed. Dietel, Bahnhofstr. 41.
Auerbach i. V. . . .	Vogtländische Credit-Anstalt A.-G., Neumarkt 1.
*Augsburg	Wilhelm Unkauf, i. Fa. G. Hofmann, Ecke Steingasse-Ludwigsplatz.
Baden-Baden . . .	W. Langguth, Langestr. 39. Tel.-Adr.: Langguth.
Ballenstedt	C. Falley jr., Lindenallee.
Bamberg	Ludwig Otto.
*Barmen-Elberfeld . .	Rudolf Dahl, Altermarkt 12, Barmen.
Bautzen	W. H. Conrad, Reichenstr. 13.
Bayreuth	W. Heim & Sohn.
Bayreuth	Georg Müller, Maxstr. 2.
*Berlin W. 64 . . .	Kajütenbureau des Nordd. Lloyd, Unter den Linden 5/6 (Hotel Bristol).

Digitized by Google

Berlin NW. 40. . .	F. Montanus, Invalidenstr. 93. Tel.-Adr.: Supercargo.
Bielefeld	Ferdinand Schmidt Sohn, Brüderstr. 7.
Bingen a. Rh. . . .	Ed. Geisenheimer.
Blumenthal a. d. Weser	Carl Schloon.
Bochum	Aug. Dörpinghaus, Kaiserstr. 26.
Bonn a. Rh.	Heinr. Brinck, Am Hof 9.
Brake a. d. Weser. .	Joh. Conr. Kunst.
Braunschweig . . .	Carl Camehn, Bohlweg 16.
Bremerhaven . . .	Agentur des Nordd. Lloyd. Tel.-Adr.: Lloydagentur.
*Breslau	Kapitän Alex. von Kloch, Neue Schweidnitzerstr. 6 (Hansahaus).
Briesen (Westpr.). .	Norddeutsche Creditanstalt, Depositenkasse Briesen.
Bromberg	P. Gerbrecht, Elisabethstr. 49.
Bückeburg	A. Krüger, Hoflieferant.
Butzbach	Victor August Kraft.
Celle	Herm. Schuchardt, Markt 12.
*Chemnitz	A. Hauptmann, Theaterstr. 27.
Danzig.	Georg Boenig, Buchhandlung, Kohlenmarkt 30.
Danzig.	Aug. Wolff & Co. (für Frachten).
Darmstadt	Anton Fischer, Frankfurterstr. 12/14.
Dessau.	Paul Wurziger, Neumarkt 5.
Detmold	Oskar Kemmerich, Hotel Stadt Frankfurt, Langestr. 7.
Dortmund	Otto zur Hellen, Königshof 7.
*Dresden	Fr. Bremermann, Pragerstr. 49, gegenüber d. Hauptbahnhof.
Dresden	G. A. Ludwig, Marienstr. 9.
*Duisburg.	Reisebureau Karl Schroers, Königstr. 22.
*Düsseldorf	Emil Meyer, Passage-Bureau des Norddeutschen Lloyd, Wilhelmplatz 9.

Digitized by Google

Eisenach i. Th. . . .	Otto Voppel, Bahnhofstr., Ecke Müllerstr. 1.
Elsfleth (Oldbg.) . .	Heinrich C. Stührenberg, Bahnhofstr.
Elster (Bad) i. V. . .	Vogtländische Credit-Anstalt A.-G., Kolonade.
Emden	Johannes Penaat.
Ems (Bad)	August Pfeffer, Lahnstr. 4.
Erfurt	Paul Schneider, Gartenstr. 62 d. Tel.-Adr.: Llodagentur.
Essen a. d. Ruhr . .	Th. Niedenhoff, Huyssens Allee 17.
Falkenstein i. V. . .	Vogtländische Credit-Anstalt A.-G., Hauptstr. 5 b.
Flensburg	Friedr. Dahm, Schiffbrücke 34.
* Frankfurt a. M. . .	Chr. Emil Derschow, Kaiserstr. 14 (Kaiserplatz). Vom 1. Oktober 1912 ab: Kaiserstr. 17, Hotel Frankfurter Hof, und Kaiserstr. 76, Hotel Englischer Hof.
Frankfurt a. d. O. . .	H. C. Baswitz, Richtstr. 67 und Gr. Scharrnstr. 47.
Freiburg (Baden) . .	Friedr. Kehrbeck, Kaiserstr. 47.
Freiburg (Baden) . .	Ed. Hebting, Moltkestr. 31.
Friedberg (Oberhessen) .	Ludwig Stern.
Friedrichroda (Thür.).	Matth. Wiegand, Inh. Fritz Wiegand.
Frontenhausen (Niederbayern) . .	Alfons Mühldörfer.
Fürth	Hermann Scheffauer.
Gelsenkirchen . . .	Hugo Degenhard, Kirchstr. 5.
Gera (Reuß) . . .	Geraer Elektrizitätswerk und Straßenbahn Akt.-Ges., Neuestr. 3. Tel.-Adr.: Straßenbahn.
M.-Gladbach . . .	siehe unter M.
Glauchau i. Sa. . .	A. Schramm, Auestr. 44.
Göttingen	Louis Brand, Markt 14.
Greiz (Reuß ä. L.) .	Carl Arnold (Inh.: Paul Ebert).
Großenhain (Sachsen)	J. H. Broermann.

Digitized by Google

Grünstadt (Pfalz) . .	Alois Rehm.
Guben	Krüger & Oberbeck, Frankfurterstr. 1.
Güstrow i. M. . . .	Carl Renzow.
Hadersleben (Schleswig)	Adolf Paulsen, Norderstr. 23.
Hagen i. W. . . .	A. Kinkel. Tel.-Adr.: Kinkel.
Halberstadt	Erich Schröder, Breiteweg 29.
Halle a. d. Saale . .	L. Schönlicht, Bankgeschäft, Poststr. (Stadt Hamburg).
*Hamburg	Wilh. Lazarus, Haus Commeter, Bergstr. 9 (für Passage).
Hamburg	Rob. M. Sloman jr. (für Reichspostdampferlinien), Baumwall 3. Tel.-Adr.: Slomanjur.
Hamburg	Hugo & van Emmerik (für Flußschiffahrt, Galveston- u. Savannah-Linien).
Hamburg	Oscar Ott, Amsinck & Heil Nachflg. (für Südamerika-Fahrt).
Hamburg	F. Dür, Neueburg 29 (nur für Assekuranz). Tel.-Adr.: Duerfra.
Hameln a. d. Weser .	N. Blancke.
Hameln a. d. Weser .	L. Reese, Neuenmarktstr. 32.
Hamm i. W. . . .	Paul Wegerhoff, Borbergstr. 20.
*Hannover	Wilhelm Berkhan, Georgstr. 39, Ecke Andreaestr.
Harzburg (Bad) . .	Jungborn-Versandhaus, Rudolf Just,
Heidelberg	Jos. Münch, Hoflieferant, Hauptstr. 1.
Heilbronn	Abraham Gumbel, Am Markt.
Helgoland	P. A. Reimers.
Herford i. W. . . .	Max Horstmann.
Hildesheim	Hermann Justus.
Hohensalza (Posen) .	M. Feigel, »Hotel Bast«.
Holzminden a. d. W. .	H. Kötter.
*Homburg v. d. Höhe	Menges & Mulder, Louisenstr. 1.

Digitized by Google

Ilmenau	Otto Kutzleb, Am Bahndamm.
Iserlohn	Lersch & Kruse.
Jena	Wilhelm Sieber, Holzmarkt 1.
Kaiserslautern . . .	H. Hasemann, Weberstr. 1. Tel.-Adr.: Bankagentur Hasemann.
Kaiserslautern . . .	Carl Raquet, Pariserstr. 25.
Karlshafen a. d. W. .	J. Hohenberg.
* Karlsruhe (Baden) .	Fr. Kern, Karl-Friedrichstr. 22.
Kassel	Aug. Pechmann, Kölnische Straße 16. Tel.-Adr.: Pechmann.
* Kiel	John Spiering.
Kirchberg a. d. Jagst .	H. Schmidt.
Kissingen	Bayer. Vereinsbank (Filiale), Kurhausstr. 2.
Kissingen	A. Löwenthal jr., Ludwigstr. 4.
Kitzingen a. M. . .	S. Koschland, Bank-Geschäft. Tel.-Adr.: Koschland.
Kleve (Rhld.) . . .	W. van Oppen.
Klingenthal i. V. . .	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.
Koblenz	Guido Erxleben, Rheinwerft.
* Köln a. Rh.	W. Lippmann, Domkloster 1.
Konitz (Westpr.) . .	A. J. Jeleniewski.
Königsberg i. Pr. . .	Ed. Bartenwerfer, Vordere Vorstadt 84/85.
Königsberg i. Pr. . .	A. Kinkel, Vordere Vorstadt 14.
Königsee i. Th. . .	Gustav Kühn.
Köthen (Anhalt) . .	Carl Stoeber.
Konstanz	Macaire & Co., Bankgeschäft, Auf der Insel 1 (Insel-Hotel).
Konstanz	Heinrich Winkler, Neugasse 29.
* Krefeld	Andre Weis, Elisabethstr. 59/61.
Kreuznach	C. F. Eccardt & Co. Tel.-Adr.: Eccardt.
Kreuznach	W. Geerken.
Krimmitschau . . .	Gold & Sohn.
Kulmbach (Bayern) .	Johann A. Ruckdeschel.
Kuxhaven	Dutton & Dultz.
Landshut (Bayern) .	Alois Binder, Regierungsplatz 570.

Digitized by Google

Langenschwalbach .	Georg Besier, Brunnenstr. 51.
Leer (Ostfr.) . . .	H. C. Begemann, Auktionator, Kirchstr. 31.
*Leipzig	E. Wellbrock, Georgiring 1, Augustusplatz (Hotel Royal).
Lengenfeld i. V. . .	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.
Liegnitz (Schlesien) .	Karl Roegner, Burgstr. 3/4.
Limburg (Lahn) . .	Joseph Krepping.
Lindau i. B.	Joseph Zeiller, Carolinenstr.
Ludwigshafen a. Rh.	Peter Rixius, Oggersheimerstr. 34.
Ludwigshafen a. Rh.	Wilh. Johann, Wredestr. 7.
Lübeck	C. F. Schütt & Co., Untertrave 12/13, I. Tel.-Adr.: Schütt Comp.
Lüdenscheid i. W. .	Ferdinand Bochmann.
Lüneburg.	Joh. Stöhr, Salzstr. 7.
Magdeburg	W. Vockeroh, Wilhelmstr. 9.
*Mainz	L. Lyssenhop & Co., G.m.b.H., Kaiserstr. 7.
*Mannheim	Baus & Diesfeld, Hansa-Haus, D 1, Nr. 7/8.
Marburg a. d. Lahn .	Carl Schneider, Bahnhofstr. 20. Tel.-Adr.: Lloyd.
Meerane i. Sa. . . .	Alfred Lorenz, Bismarckstr. 2.
Meiningen	Rudolf Brönner (E. Löffler's Nachf.).
Metz	Carl Camehn, Kl. Pariserstr. 10.
Metz	N. Hilbert, Verkehrsbureau, Kaiser-Wilhelmplatz.
Minden i. W. . . .	Petri Gebrüder, Bäckerstr. 7.
Mühlhausen i. Thür.	J. Rosenberg.
Mülhausen i. Els. . .	Paul Pechau, Grabenstr. 53.
Mülheim a. d. Ruhr .	Marxen & Schengbier.
*München.	H. G. Köhler, Promenadeplatz 19 (Hotel Bayer. Hof).
München.	Danler & Co., Bayerstr. 27, I. Tel.-Adr.: Danler.

Digitized by Google

M.-Gladbach . . .	Christian Weber, Bismarckstr. 28.
Münster i. W. . . .	H. Coenen, Königstr. 8.
Nauheim (Bad) . .	Koch, Lauteren & Co. Tel.-Adr.: Kochlauter.
Naumburg a. d. Saale	Gust. Bucerius, Artilleriestr. 6.
Naumburg a. d. Saale	A. Vogel, Bismarckplatz 6.
Neumünster. . . .	Peters & Löwenthal, Friedrichstr. 13/15.
Neustadt a.d.H.(Pfalz)	Krafft & Bächle.
Neuwied	Melsbach & Weher. Tel.-Adr.: Melsbach-Weher.
Nienburg a. d. Weser	D. L. London.
Nienburg a. d. Weser	Heinr. Rübenack.
*Norderney	H. L. W. Petersen, Feldhausenstr. 2.
Nordhausen	C. Haacke, Buchhandlung, Töpferstr. 1.
Nordhausen	Carl Eine jr., Stolbergerstr. 9.
Nürnberg	Albert Bernhold, Königstr. 57. Tel.-Adr.: Bernhold.
Nürnberg	Carl Kublan, Zwischen den Fleischbänken 5, II.
Oberhausen	B. Albracht.
Oelsnitz i. V. . . .	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.
Offenburg (Baden) .	August Hund, Hauptstr. 47.
Oldenburg i. Gr. . .	Edo Meiners Wwe.
Osnabrück	G. Pillmeyers Buchhandlung, Jul. Jonscher, Domshof 6b.
Osnabrück	Aug. Dieckmann, Hegerstr. 4, I.
Osterholz-Scharmbeck . . .	Gustav Seegelken, Heidkamp 26.
Paderborn	F. A. Rüsing, Liboriberg 19.
Papenburg	J. A. Beckmann.
Passau-Grünau (N.-B.)	Theodor Mayer, Nibelungenstr. 20.
Pforzheim (Baden) .	Franz Leppert, Leopoldstr. 1.
Plauen i. V.	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.

Digitized by Google

Plauen i. V.	Hugo Zimmer & Co.
Posen O. I.	Curt Boettger, Kajütenbureau, Wilhelmsplatz 1.
Posen	Rudolf Schulz, Bergstr. 2b.
Quedlinburg. . . .	F. A. Sachse, Augustinern 87a.
Recklinghausen i. W. .	Otto Sandkühler.
Regensburg	Johannes Scharnberger Nachf., Weißenburgerstr. 13. Tel.-Adr.: Scharnberger.
Reichenbach i. S. . .	Heinr. Kehse.
Remscheid	Aug. Seeger, Alleestr. 42.
Rinteln a. d. Weser .	Carl Lütgens, Klosterstr. 35.
Rodewisch i. V. . .	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.
Ronneburg-Friedrichshaide (Thür.)	Ernst Hornfeck.
Rostock i. M. . . .	Aug. Vick, Neuer Markt 19.
Rothenburg o. d. T. .	Georg Fluhrer, Untere Schmiedegasse 122.
Rottweil a. N. . . .	A. Bernheim zum Becher.
Saarbrücken 3 (St. Johann)	Emil Totzeck, Mainzerstr. 119.
Salzschlirf (Bad) . .	Hubert Wüsthofen, Hotelbesitzer.
Schöneck i. V. . . .	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.
Schopfheim (Baden)	Leopold Bucher.
Schweinfurt a. M. .	Gustav Kornacher, Siebenbrückleinsgasse 5.
Schwerin i. M. . .	Richard Metze.
Siegburg (Rhld.) . .	John Wintgen.
Siegen i. W.	J. Kippenberger.
Solingen	A. Kinkel.
Sonneberg i. Thür. .	Carl Schultheiß.
Speyer (Pfalz) . . .	Theodor Altschul.
Stade	J. H. Tomforde.
Stettin	Albert Netz, Hofspediteur, Karkutschstr. 1 (für Passagen).
Stettin	Gustav Metzler (für Frachten).
Stolp i. Pomm. . .	C. W. Gieseler, Langenstr. 2.
Stralsund i. Pomm. .	C. Sund, Stadtwäger.

Digitized by Google

Straßburg i. E. . .	Ch. Staehling, L. Valentin & Co., Bankgeschäft.
Straßburg i. E. . .	Aug. Vogt, Verkehrsbureau, Küßstr. 13 (beim Bahnhofspl.) Tel.-Adr.: Verkehrsbureau.
Straubing	Eduard Königer, im Bankhause Josef Gerhaher.
*Stuttgart	Passage Bureau Rominger, Königstr. 15.
Swinemünde . . .	Wm. Schlutow, Depositenkasse, Lindenstr. 15.
Thorn	Erich Wollenberg, Breitestr. 26.
Treuen i. V.	Vogtländ. Credit-Anstalt A.-G.
Trier	J. B. Reuß Sohn, Brückenstr. 41.
Uelzen (Hann.) . .	August Warlich, Lüneburgerstr. 55.
Ulm a. d. Donau . .	Gebrüder Schultes.
Weimar	A. Saal (C. G. Kaestners Nachfolger).
*Wiesbaden	J. Chr. Glücklich, Wilhelmstr. 56.
Wildbad	Verkehrsbureau d. Kurvereins.
Wildungen, Bad (Waldeck)	Heinrich Biermann.
Wilhelmshaven . . .	Karl Griffel, Roonstr. 24.
Wismar i. M. . . .	Th. Grobe, Bohrstr. 7.
Wolfenbüttel (Braunschweig) . .	Otto Gahren, Lange Herzogstr. 27.
Wongrowitz (Posen)	J. Förder.
Worms a. Rhein . .	Christian Berg, Hochheimerstr. 3.
Würzburg	V. A. Fischer Nachf., Domstr. 60. Tel.-Adr.: Hoflieferant Fischer.
Würzburg	Carl Schlier, Schustergasse 4.
Zerbst (Anhalt) . .	Emil Petzold.
Zittau i. Sa.	Theodor Wünsch.
Zwickau i. Sa. . . .	B. Hönig, Bosenstr. 7.

Digitized by Google

2. Im übrigen Europa.

Aarau (Schweiz) . .	Hans Gerber, Hotel Gerber-Terminus.
*Agram (Zagreb) Kroatien	»Putnik« Auswanderungs-Bureau, Mihanovicgasse 2. Tel.-Adr.: Putnik.
Algeciras	Alfred Walker.
*Amsterdam	Generalagentur des Nordd. Lloyd, Kalverstraat 64.
Amsterdam	Wm. H. Müller & Co., Prins Hendrikkade 183. Tel.-Adr.: Mineral.
*Antwerpen	von Bary & Co., 23, Place de Meir.
*Arnheim (Holland) .	A. L. van Elten, Willemsplein 11. Tel.-Adr.: Vanelten.
Athen	Ghiolman Brothers, Tourist Office, Place de la Constitution.
Baku (Rußland) . .	L. Papemeyer.
*Barcelona	Oscar Brian, 2, Rambla de S. Mónica.
Basel	Conrad Schneebeli, Elisabethenstr. 54 (Passage). Tel.-Adr.: Schneebeli.
Basel	Aktiengesellsch. Danzas & Co. (Frachten).
Batum	Schutz & Zimmermann. Tel.-Adr.: Mineral.
Bayonne	Camille Diharce, 1, 3, 5, Rue Argenterie.
Belgrad (Serbien) . .	Bogomir Jakić, Karageorgeva ulica br. 95.
Bergen (Norwegen) .	J. C. R. Bruenech & Son, Strandgade 10.
Bern	Kehrli & Oeler, Bubenbergplatz 2.
Biel (Schweiz) . . .	Friedrich von Bergen, Bahnhofstr. 20.

Digitized by Google

Bilbao (Spanien) . .	Erhardt & Co., G. m. b. H. Tel.-Adr.: Erhardt.
Bordeaux	Charles Koehler.
Bordeaux	Agence Lubin, 42, Cours de l'Intendance.
Boulogne s. m. . .	Guillaume Huret, 42, Rue des écoles. Tel.-Adr.: Huret broker.
Braila	Wm. H. Müller & Co.
Breda (Holland) . .	C. van Bommel, Akademiesingel 3. Tel.-Adr.: Vanbommel.
Brindisi	Thos. Cook & Son, Strada Marina. Tel.-Adr.: Cook.
Brixen (Tirol) . . .	Reise- und Verkehrsbureau, Kurverein.
Brügge (Belgien) . .	Agence Maritime, 64, Quai St. Pierre. Tel.-Adr.: Eminne.
Brünn	Mährisches Reisebureau, Großer Patz 21. Tel.-Adr.: Cestmoria.
*Brüssel	Passage-Bureau des Nordd. Lloyd, 21/23, Boulevard Anspach.
*Budapest	Nordd Lloyd, és Missler F., VIII. Kerepesi-út 1.
Budapest	Fremdenverkehrs- und Reiseunternehmungs-Aktien-Ges. (Fahrkarten-Zentralbureau), IV Vigadótér 1. Tel.-Adr.: Menetjegyiroda.
*Bukarest	Bureau de Voyage International, 4, Place du Théâtre, St. Campineau.
Cadiz	Emilio Winter, S. en C.
Cannes.	C. E. Clark, 7, Rue Félix Faure. Tel.-Adr.: Ceclark.
Catania	Munzone, Mineo & Co. Tel.-Adr.: Munzonmineo.
Charkow (Rußland) .	Emil Grether.
*Cherbourg	Nordd. Lloyd, Paris Office, Agence de Cherbourg, 12, Quai Alexandre III.

Digitized by Google

Chersson	E. W. Caruana. Tel.-Adr.: Caruana.
*Como	Gio. Corr. Meiß, 1, Via Plinio.
Constantinopel . . .	M. Mewes. Tel.-Adr.: Mewes.
Corfu	Fels & Co. Tel.-Adr.: Fels.
Cortina d'Ampezzo (Tirol)	Dolomiten-Reise-Bureau A. Dandrea & Co.
Coruña	Señorans y Rodriguez, 1, Plaza de Mina.
Davos-Platz (Schweiz)	Gerber & Nägeli.
Delfzijl (Holland) . .	A. van Dijk, Landstraat 170. Tel.-Adr.: Vandijk.
Deventer (Holland) .	J. van Laar, Zwolscheweg 50. Tel.-Adr.: Janvanlaar.
Dinard	Jules Boutin, Banque Jules Boutin.
Drammen	Axel Woll. Tel.-Adr.: Woll.
Dünkirchen	Kimbel & Co., 10, Quai de la Citadelle.
Ekaterinoslaw . . .	A. Maidanski Söhne.
Elisabethgrad (Rußl.)	M. Hessen. Tel.-Adr.: Hessen.
*Fayal (Azoren) . . .	Bensaude & Co.
Feldkirch (Vorarlberg)	Filiale der k. k. priv. Österr. Kreditanstalt.
*Florenz	Nordd. Lloyd, Passage-Bureau, J. C. Ebhardt, 17, via Tornabuoni.
Fredriksstad (Norw.) .	Z. Moeller. Tel.-Adr.: Moeller.
Freiburg (Schweiz) .	Claraz & Co., Expediteurs, 35, Rue de Romont.
Galatz (Rumänien) .	Wm. H. Müller & Co.
Gardone (Riviera) . .	Gebrüder Url, Reisebureau.
*Genf	A. Bocquin & Co., 22, Rue du Montblanc.
Gent (Belgien) . . .	Agence Maritime, 88, Rue des Distillateurs. Tel.-Adr.: Eminne.
*Genua	Leupold Fratelli, 5, Via Garibaldi.

Digitized by Google

Genua	Gepäckbureau des Nordd. Lloyd, 5, Via Garibaldi. Tel.-Adr.: Baggage.
*Gibraltar	John Onetti & Sons, Engineer Lane.
Glarus (Schweiz) . .	Jacob Glarner.
*Gothenburg	Flach & Wimnell, Södra Hamngatan 51 (Passage).
Gothenburg	Tycho Roberg (Frachten). Tel.-Adr.: Roberg.
Granada	Gustav Rheder.
Graz	Franz Kloibers Söhne, Neuthorgasse 42.
Greenock	D. MacDougall & Co., 1 Cross Shore Street. Tel.-Adr.: Macdougall.
Grenoble	J. Frumkin. Tel.-Adr.: Frumkin.
Groningen (Holland)	Boersema & Scholtens, Zwanestraat 4. Tel.-Adr. Boersema Scholtens.
Haag (Holland) . .	A. J. Lindeman & Co., Plaats 10. Tel.-Adr.: Lindeman.
Haarlem (Holland) .	Merens & Tielemann, Damstraat 23. Tel.-Adr.: Tieleman.
Harlingen (Holland) .	Wm. H. Müller & Co., Willemshaven 2. Tel.-Adr.: Müller.
Hâvre	Kimbel & Co., Rue des Viviers.
Helsingfors (Finland)	Alex F. Lindberg, Unionsgatan 15. Tel.-Adr.: Mutual.
Hengelo (O) (Holland)	Bergsma & Dikkers, Enschedeschestr. 4. Tel.-Adr.: Bergsma.
Hull	N. Veltmann & Co.
Innsbruck	Nordd. Lloyd, Kajütenbureau, Margarethenplatz (Stadtbureau). Tel.-Adr.: Nordlloyd, Stadtbureau.
Interlaken	Volksbank Interlaken A.-G.
*Karlsbad	Rudolf Mayer, Reisebureau.
Kasan (Rußland) . .	Ingenieur Edgar Tietzner, Pokrowskaja Haus Brodski.

Digitized by Google

Kiew (Rußland) . .	A. Schlesinger, Annenkowskaja 1. Tel.-Adr.: Schlesinger.
Kischinew (Rußland) .	J. A. Belocerkowsky.
* Kopenhagen	Nordd. Lloyd, Generalagentur, Ny Østergade 1.
* Kristiania	Arntzen & Co., Carl Johansgade 3 (für Passage).
Kristiania	Det Soendenfjelds Norske Dampskibsselskab (für Frachten). Tel.-Adr.: Sondenfjelds
Kristiansand	Emil Eriksen, Torvet 22 (für Passage).
Kristiansand	J. A. Werner (für Frachten). Tel.-Adr.: Werner.
* Laibach (Krain) . .	Ed. Tavčar, Bahnhofstr. 35.
Langnau (Schweiz) .	R. Fiechter, z. Turm.
* Lausanne	H. Bronne, 2, Rue du Grand Chêne.
Leeuwarden (Holland)	Gebrs. Mispelblom Beijer, Nieuweweg 1. Tel.-Adr.: Mispelblom.
Leiden (Holland) . .	J. la Rivière, Breestraat 36.
Leith	James Currie & Co.
* Lemberg (Galizien) .	Norddeutscher Lloyd, Grodeckagasse 93.
Lenzburg (Schweiz) .	Samuel Roth, Notar.
Libau	P. Bornholdt & Co. Tel.-Adr.: Bornholdt.
* Lissabon	Lane & Ca. Lda., 51, Rua da Prata 2 o.
* Liverpool	Ramsden & Co. (Passage), 7 James Street, 21-23 Water Str. und Exchange Station.
Liverpool	Donald Currie & Co. (für Frachten.)
Lodz	Leopold Landau. Tel.-Adr.: Leolandau.
* London SW. . . .	Keller, Wallis & Co., 26/27 Cockspur Str., Charing Cross.

Digitized by Google

London E. C. . . .	Keller, Wallis & Co., 2 King William Street. Tel.-Adr.: Rellek.
London	Phillipps & Graves, 11 & 12 Great Tower Street. Tel.-Adr.: Nereid.
Lugano (Schweiz) .	Dco. Fraschina, Hotel Walter.
Lüttich (Belgien) . .	Caisse Liégeoise, 21, Passage Lemonnier. Tel.-Adr.: Caisse Liégeoise.
Luxemburg	Dérulle, Wigreux & Fils. Tel.-Adr.: Dérulle.
*Luzern	Meiß & Co., A.-G., Filiale Luzern, Schweiz. Reiseagentur »Lloyd«, Schweizerhofquai 2.
Lyon	F. Puthet & Co., 2, Quai St. Clair.
Maastricht (Holland)	Jules Schaepkens & Co., Boschstraat 28.
*Madrid	Carlos de Cardona, 14, Calle Arenal.
*Mailand	Gio Corro Meiß, 12, Via S. Marco und Galleria Vittorio Emanuele (Angolo Via Silvia Pellico).
*Malaga	Oscar Brian, 1, Plaza de la Constitucion.
Malmö (Schweden) .	Nordisk Resebureau, Östra Hamngatan 2.
*Malta	A. Duncan & Co.
*Manchester	Keller, Wallis & Co., 69 Piccadilly.
*Marseille	William Carr (für Passage und Frachten), 16, Rue Beauvau.
Marseille	Philippe Perella.
Marseille	F. Puthet & Co., 6, Rue Joseph Autran.
Mentone (Riviera) .	Thos. Cook & Son, 10, Avenue Félix Faure. Tel.-Adr.: Coupon.

Digitized by Google

Meran (Tirol) . . .	Kajütenbureau des Nordd. Lloyd, Rufinplatz. Tel.-Adr.: Nordlloyd Stadtbureau.
Messina	Giuseppe Saccà de Francesco. Tel.-Adr.: Francesco.
*Monte Carlo . . .	Nordd. Lloyd, Paris Office, Agence de Monte Carlo, Galerie Charles III.
*Montreux (Schweiz)	Meiß & Co., A.-G., Agence Suisse de Voyages »Lloyd«, Filiale Montreux, 83 Grand'Rue.
Moskau	E. Garbell, Passage-Bureau, Kusnetzki Most, Haus Sacharin. Tel.-Adr: Londalmo.
Moskau	E. Garbell, Staraja Plotschad 8. Tel.-Adr.: Londalmo.
*Neapel	Norddeutscher Lloyd Bremen, 49/53, Via Agostino Depretis.
Neuenburg (Schweiz)	Auguste Lambert, Camionnage officiel.
Nikolajew	Caruana & Bossalini. Tel.-Adr.: Bossalini.
Nieuwediep(Holland)	W. J. van Neck, Binnenhaven 41. Tel.-Adr.: Vanneck.
Nijmegen (Holland) .	van Kuyk & van Roer, Franckenstraat 1. Tel.-Adr.: Vankuykvanroer.
*Nizza	Norddeutscher Lloyd, Paris Office, Agence de Nice, 14, Avenue Félix Faure, Hotel Cosmopolitain.
Nizza	J. A. Charles Borello (Frachten).
Novorossisk (Rußland)	Mc. Nabb, Rougier & Co. Tel.-Adr.: Macnabb.
Odessa.	Mc. Nabb, Rougier & Co., Langeronskaja 2. Tel.-Adr.: Macnabb.
Odessa.	Gebrüder Coussis, Deribassowskaja.
Olten (Schweiz) . .	Georg Bloch, Notar.

Digitized by Google

*Oporto	Bernhard Leuschner.
*Ostende	Agence Maritime, Place Vandersweep.
Palermo	Angelo Tagliavia & Fratelli, 6/7, Corso Vittorio Emanuele. Tel.-Adr.: Angelo.
La Pallice-Rochelle .	Charles Köhler.
*Paris	Nordd. Lloyd, Paris Office, S.A., 2, Rue Scribe (für Passagen).
Paris	Gepäckbureau des Norddeutschen Lloyd, 14, Rue des Mathurins. Tel.-Adr.: Baggage.
Paris	Armstrong & Co.
Paris	Ch. Vairon & Co.
Paris	Marcel Beraud-Villars (nur für Assekuranz), 37, Rue Vivienne.
Paris	Mory & Cie.
Paris	Kimbel & Cie., 31, Place du Marché St. Honoré.
Patras	Crowe & Stevens. Tel.-Adr.: Crowe.
Piräus (Griechenland)	Roth & Co. Tel.-Adr.: Roth.
*Plymouth	Orlando Davis & Co., 36 Southside Street.
*Ponta Delgada (Azoren)	Bensaude & Co.
*Prag	Nordd. Lloyd (Wagnersches Palais), Hybernergasse 8.
Rapperswyl (Schweiz)	Otto Rüegg.
Reval (Rußland) . .	P. Bornholdt & Co. Tel.-Adr.: Bornholdt.
Riga	P. Bornholdt & Co., Palaisstr. 2. Tel.-Adr.: Bornholdt.
Rom	Nordd. Lloyd, Passage-Bureau J. E. Anniser, 145-147, Via del Tritone.
Rom	C. Stein, 36-37, Piazza di Spagna, Tel.-Adr.: Stein.
Rostow a. Don (Rußl.)	Mc. Nabb, Rougier & Co. Tel.-Adr.: Macnabb.

Digitized by Google

*Rotterdam	Wm. H. Müller & Co., Willemsplein 4.
Rustschuk (Bulgarien) .	D. A. Bouroff & Cie.
Saloniki	John Campbell.
Salzburg	K. K. priv. böhm. Unionbank, Makartplatz.
Samara (Rußland) . .	Apotheker H. Devrient.
Santander	Erhardt & Co., G. m. b. H. Tel.-Adr.: Erhardt.
Saratow (Rußland) .	J. Klugmann & Sohn. Tel.-Adr.: Klugmann.
Sarpsborg	Th. Jacobsen. Tel.-Adr.: Jacobsen.
Schaffhausen . . .	Schaerrer & Rubli, Herrenacker 20.
Scheveningen . . .	A. J. Lindeman & Co., Kurhaus-Galerie.
Schwyz (Schweiz) .	E. Annen, Versicherungsbureau.
Sebastopol (Rußland)	K. L. Ringeling. Tel.-Adr.: Ringeling.
*Sevilla	José Luis Gallegos, 2, calle Maese Rodrigo.
Skien	Chr. Winsnes. Tel.-Adr.: Winsnes.
Solothurn (Schweiz) .	Dr. Aug. Pfluger, Advokat, Nikolaus-Konradstr. 153.
*Southampton . . .	Keller, Wallis & Co., 4, Canute Road.
Spa (Belgien) . . .	Charles Fontaine, 2, Place Pierre le Grand.
Stans (Schweiz) . .	M. Lussi, Fürsprech.
Stavanger (Norwegen)	Fred. Wattne, A./S. Tel.-Adr.: Wattnes.
Steenwijk (Holland) .	Boschloo & Pothaar, Vrouwestraat 33. Tel.-Adr.: Boschloo.
*St. Gallen Schweiz .	Meiß & Co., A.-G., Schweiz. Reiseagentur »Lloyd«, Filiale St. Gallen, St. Leonhardstr. 31.
*St. Michael (Azoren)	Bensaude & Co.

Digitized by Google

St. Moritz (Engadin)	Gerber & Nägeli.
Stockholm	Nordisk Resebureau, Operahuset (für Passagen). Tel.-Adr.: Resebureau.
Stockholm	Emil R. Boman (für Frachten).
St. Petersburg . . .	P. Bornholdt & Co., W. O. Nikolajewska Nabereschnaja 7. Tel-Adr.: Bornholdt.
St. Petersburg . . .	Compagnie Internationale des Wagons Lits, Newski Prospekt 22. Tel.-Adr.: Sleeping.
St. Petersburg . . .	Nordisk Resebureau, Filiale St. Petersburg, Bolschaja Konjuschennaja 19.
Sulina (Rumänien) .	Wender & Co.
Syra (Griechenland) .	N. Alexandrou & Frère. Tel.-Adr.: Alexandrou.
Syrakus (Sizilien) . .	G. Bonanno.
Taganrog (Rußland) .	Mc. Nabb, Rougier & Co. Tel.-Adr.: Macnabb.
Taormina	Orlandi & Elefante.
Teplitz (Böhmen) . .	R. Hahn, Spedition.
Theodosia (Rußland)	A. Carassarini & Co.
Thun (Schweiz) . .	H. Lanz, Spediteur.
Tiflis (Rußland) . .	Th. v. Drachenfels & Co. Freilinskaja 3. Tel.-Adr.: Drachenfels.
Tourcoing	Société Anonyme Internationale de Transports, Gondrand Frères.
Trento (Tirol) . . .	Banca Cooporativa, Reisebureau.
Trento (Tirol) . . .	Agencia Viaggi Marittimi, Francesco Vigl, 21, Via S. Pietro. Tel.-Adr.: Agencia Vigl.
*Triest	Cl. Sapundschieff, 1, Piazza Giuseppina (Passage).
Triest	Küchler & Co., 3, Via Galileo (für Frachten). Tel.-Adr.: Kuechler.

Digitized by Google

Trondhjem (Norwegen)	Albr. W. Selmer.
Turin	Società Piemontese di Trasporti già Lebet, Curti & Co., 3, Via Lascaris. Tel.-Adr.: Lebecurti.
Utrecht (Holland) .	J. A. Kalshoven, Kromme Nieuwe Gracht 44. Tel.-Adr.: Kalshoven.
*Venedig	Fischer & Rechsteiner Nachf.
Verona	Albert Fischer, 16, Via 4 Spade. Tel.-Adr.: Fischer.
Verviers (Belgien). .	Charles Bixner, 25, Rue de la Station.
*Vevey (Schweiz) . .	Edmond de la Harpe, Offizielles Verkehrsbureau, 19, Rue du Lac.
*Vigo	Luis G. Reboredo Isla.
*Villagarcia . . .	
Vlissingen	Wm. H. Müller & Co., Beursstraat 5. Tel.-Adr.: Mineral.
Wageningen (Holland)	Mevr. W. Tersteege-Deijkerhoff, Vijzelstraat A 474 a.
Warschau . . .	Kuksz & Luedtke, Leszno 27. Tel.-Adr.: Kukszluedtke.
Wattwil (Schweiz). .	M. Tschudi-Grob, Geschäftsbureau.
Weinfelden (Schweiz)	Paul Thurnheer.
*Wien	Capt. A. Fernickel, I., Kärtner Ring 9 und IV., Luisengasse 35.
Windau	P. Bornholdt & Co.
Winterthur (Schweiz)	E. Schmid-Heller, Museumstr. 12.
Wladikawkas (Rußland)	H. Schwarz, Provisor.
Ymuiden	van Vliet & Co., Kanaalstraat 79. Tel.-Adr.: Uitkijk.
Zarizyn (Rußland) .	Georg Wehrmann.
*Zürich	Meiß & Co., A.-G., Schweizerische Reiseagentur »Lloyd«. Bahnhofstr. 40.

Digitized by Google

Zürich II	Arth. E. Suter, Grütlistr. 15.
Zürich	Aktiengesellschaft Danzas & Co. (Frachten).
Zutphen (Holland) .	Huibert Eveking jr., Ysselkade 10.
Zwolle (Holland) . .	W. J. H. Damman, Diezerstraat 68. Tel.-Adr.: Damman.

3. In Amerika.

Antilla (Kuba) . . .	A. Tideman.
Antofagasta (Chile) .	Gildemeister & Co.
*Asuncion (Paraguay)	Enrique Plate.
*Bahia	Behrmann & Co.
Bahia Blanca . . .	Servando E. Gomez & Co.
*Baltimore.	A. Schumacher & Co., 7, South Gay Street.
Boston (Mass.) . . .	Oelrichs & Co., Boston Office, 83/85, State Street.
*Buenos Aires . . .	Wm. H. Müller & Co.
Caibarien (Kuba) . .	Urrutia & Co.
*Caldera (Chile) . .	Stahmer & Co.
Callao	E. & W. Hardt.
Cardenas (Kuba) . .	Martinez & Ariss.
Chicago (Ill.) . . .	H. Claussenius & Co., 107 North Dearborn Street. Tel.-Adr.: Claussenius.
Cienfuegos (Kuba) .	S. Balbin y Valle.
Concepcion (Chile) .	E. & W. Hardt.
*Coquimbo (Chile) .	Ricardo Schulz y Co.
Costa Rica (Kuba) .	C. W. Wahle.
Desterro (Brasilien) .	Ernesto Beck & Co.
*Galveston (Texas) . .	Alfred Holt, 224-228, 21. Street.
Gibara (Kuba) . . .	Beola & Co.
Guantanamo	Brooks & Co.
Guatemala	Noltenius & Co.

Digitized by Google

Guayaquil (Ekuador)	Jul. Keutgen.
*Havana (Kuba) . . .	Schwab & Tillmann.
Honolulu	H. Hackfeld & Co., Ltd.
*Iquique (Chile) . .	Edw. E. Muecke.
Itajahy	Asseburg & Co.
Lima (Peru)	E. & W. Hardt.
Maceio	Herm. Stoltz & Co., Caixa 12.
Manzanillo (Kuba) .	Vasquez y Ca.
Matanzas (Kuba) . .	Silveira, Linares & Co.
*Montevideo	J. R. Schwartz.
*New Orleans . . .	A. K. Miller & Co.
*New York	Oelrichs & Co., 5 Broadway.
Nipe (Kuba) . . .	Beola & Co., Gibara.
Nuevitas (Kuba) . .	Bernabé Sanchez é hijos.
*Pernambuco	Neesen & Co.
Philadelphia (Pa.) . .	Louis H. Meyer, 1016 Walnut Street (für Passagen).
*Philadelphia (Pa.) . .	O. G. Hempstead & Son (für Frachten).
*Pto. Montt	Oelckers, Pauly & Co.
*Rio de Janeiro . . .	Herm. Stoltz & Co.
Rosario	Christophersen Hnos. Tel.-Adr.: Cristofsen.
Sagua la Grande (Kuba)	Traviesas & Perez.
*San Franzisko (Kal.) .	Robert Capelle, 250 Powell Street.
Santa Cruz del Sur (Kuba)	Rodriguez & Angel.
*Santiago (Chile) . .	Grote y Cia, 367 Calle Ahumada (Casilla 222).
Santiago de Kuba . .	Schumann & Co.
*Santos	Zerrenner, Bülow & Co., 33, Rua Sto. Antonio.
São Franzisko do Sul (Brasilien)	Carl Hoepcke & Co. Tel.-Adr: Hoepcke.
*Savannah	Williamson & Rauers.
St. Louis (Mo.) . .	Central-National-Bank.

Digitized by Google

Talcahuano (Chile) .	Deutsche Hafen-Transport-Gesellschaft.
*Taltal (Chile) . . .	Cia. Salitrera Alemana, Sucesores de Fölsch y Martin.
Temuco (Chile) . .	A. Ochsenius.
*Tocopilla (Chile) . .	Cia. Salitrera H. B. Sloman y Cia.
Valdivia (Chile) . .	Anwandter & Bendjerodt.
*Valparaiso	H. Fölsch & Co.
Vita (Kuba)	Martinez & Co.
*Washington (D. C.) .	North German Lloyd, Agency, 715 Fourteenth Street, N.W.

4. In Asien.

*Aden	Aden Coal Company Ltd.
Amboina (Molukken)	Kho Hong Giem & Zonen.
Amoy (China) . . .	Pasedag & Co.
*Asahan a. Sumatra .	s. u. Tandjong Balei.
Banda Neira (Molukken)	Njio Poan Kok.
Bandjermasin . . .	Rob. Hennemann & Co. Ltd.
*Bangkok	A. Markwald & Co. Ltd. m. b. H.
Bangkok	Windsor & Co.
*Batavia (Java) . . .	Behn, Meyer & Co. Ltd.
Belawan (Deli) a. Sum.	s. u. Medan.
Beyrut.	Weber & Co.
Bombay	Thos. Cook & Son. Tel.-Adr.: Coupon.
Caifa (Syrien) . . .	A. Dueck & Co. Nachf. Tel.-Adr.: Dueck.
Calcutta	Schröder, Smidt & Co. Tel.-Adr.: Schroderich.
*Canton	Melchers & Co.
Cebu (Philippinen) .	Behn, Meyer & Co. Ltd.
*Chefoo	Anz & Co.
Chemulpo (Korea) .	Carl Wolter & Co. Tel.-Adr.: Barbarossa.
Cheribon	Geo. Wehry & Co.

Digitized by Google

Chinkiang (China) .	Melchers & Co. Tel-Adr.: Melchers.
*Colombo	Freudenberg & Co.
Dalny (Dairen) . . .	Renison & Co. Tel.-Adr.: Nosiner.
Damaskus.	A. Dueck & Co. Nachf. Tel.-Adr.: Dueck.
*Deli a. Sumatra . .	s. u. Medan.
*Foochow (China) . .	Siemssen & Krohn.
Gorontalo	Lee Boen Yat & Co.
Haiphong	Speidel & Co.
*Hankow	Melchers & Co.
Hanoi	Speidel & Co.
Hoihow	A. Schomburg & Co.
*Hongkong	Melchers & Co.
Hongkong	Butterfield & Swire. Tel.-Adr.: Swire.
Ichang	Melchers & Co.
Ilo-Ilo (Philippinen)	Behn, Meyer & Co. Ltd.
Indramajoe (Java) . .	Geo. Wehry & Co.
Ineboli (Anatolien) .	Ulrich Mantovani.
Jaffa.	Paul Breisch.
Jaffa.	Deutsche Palästina-Bank. Tel.-Adr.: Palästinabank.
*Jerusalem	Dr. J. Benzinger.
Jesselton (Br. Borneo)	Darby & Co.
Jolo (Philippinen). .	The Sulu Trading Co.
Kerassunt (Anatolien)	Hochstrasser & Cie.
Kiautschou	s. u. Tsingtau.
*Kobe (Hiogo) . . .	H. Ahrens & Co., Nachf.
Kokand (Fergana) . .	W. Hoyer.
Kuala Lumpor (Fed. Malay St.) .	A. C. Harper & Co.
Kudat (Borneo) . .	H. Broese van Groenau.
Labuan (Borneo) . .	Labuan Coalfields Co., Ltd.
Lahad-Datu (Borneo)	New Darvel Bay Tobacco Plantations, Ltd.
*Makassar	Handelsvereeniging, voorheen J. Mohrmann & Co.

Digitized by Google

*Madras	Carl Simon Söhne, P. O. B. 57.
Malakka	The Planters' Stores & Agency Co., Ltd.
*Manila (Philippinen)	Behn, Meyer & Co., Ltd.
*Medan (Deli) a. Sum.	Handel-Maatschappij Güntzel & Schumacher.
Menado (Celebes) .	Handelsvereeniging, voorheen J. Mohrmann & Co.
*Nagasaki (Japan) . .	H. Ahrens & Co. Nachf.
Newchwang (China) .	Arnhold, Karberg & Co.
Ningpo (China) . .	A. Ehlers & Co.
Padang	Padang'sche Handels-Maatschappij.
Padang	Scheepsagentur J. Daendels (für Reichspostdampfer).
Padang	Gebroeders Veth (für austral. Frachtdampfer-Linie). Tel.-Adr.: Veth.
Pakhoi (China) . . .	A. Schomburg & Co.
Palembang a. Sum. .	Borneo-Sumatra Maatschappij.
*Penang	Behn, Meyer & Co., Ltd.
Pnompenh (Kambodscha)	Speidel & Co.
Port Swettenham . .	A. C. Harper & Co.
*Rangoon (Indien) . .	Krüger & Co., Ltd. Tel.-Adr.: Visurgis.
Rescht (Persien) . .	Ter-Sarkissiantz Frères.
Saigon (Cochinchina) . .	Speidel & Co. Tel.-Adr.: Speidel.
*Samarang (Java) . .	C. A. Bertsch.
Samarkand	Reppmann & Rust. Tel.-Adr.: Reru.
Samarinda (Borneo) .	Rob. Hennemann & Co.
Samsun (Anatolien) .	Hochstrasser & Co.
Sandakan (N.-Borneo)	Behn, Meyer & Co., Ltd.
*Shanghai	Melchers & Co.
*Singapore	Behn, Meyer & Co., Ltd. Tel.-Adr. für ostasiatische Küstenfahrt: »Suedlloyd«.
Smyrna	W. F. van der Zee. Tel.-Adr.: Vanderzee.

Digitized by Google

*Soerabaya	Behn, Meyer & Co., Ltd.
*Swatow	Lauts & Haesloop.
Swatow	Butterfield & Swire.
Täbris (Touris), (Persien)	John Castelli.
Taiwan foo (Formosa)	Bain & Co.
Taku (China) . . .	Melchers & Co.
*Tandjong Balei (Asahan, Sumatra) .	Handel-Maatschappij Güntzel & Schumacher.
Teheran (Persien) .	John Castelli.
*Telok-Betong (Sumatra)	Behn, Meyer & Co., Ltd.
Ternate (Molukken) .	Nederlandsche Nieuwe Guinea Handel-Maatschappij.
*Tientsin	Melchers & Co.
Tjilatjap (Java) . . .	Behn, Meyer & Co., Ltd., Soerabaya.
Trapezunt (Anatolien)	Hochstrasser & Co.
*Tsingtau (Kiautschou)	Melchers & Co.
Wladiwostock . . .	Kunst & Albers. Tel.-Adr.: Kunst.
Yokohama	H. Ahrens & Co., Nachf.
*Zamboanga (Philippinen)	Behn, Meyer & Co., Ltd.

5. In Afrika.

*Alexandrien	Wm. H. Müller & Co., 16, Rue Sésostris.
*Algier	Rich. Heckmann, 11, Boulev. de la République.
Biserta (Tunis) . . .	Richard Heckmann. Tel.-Adr.: Heckmann.
Bona (Algerien) . .	Richard Heckmann, 1, Rue de la Douane. Tel.-Adr.: Heckmann.
*Cairo	Otto Sterzing, Opernplatz.
Capstadt	Thos. Cook & Son, 30 Strand Street.
Chartum	Geo. Meinecke, Bankgeschäft. Tel.-Adr.: Meinecke.

Digitized by Google

Durban (Natal) . .	De Waal, Balwé & Co. (für Frachten). Tel.-Adr.: Dewaal.
*Funchal (Madeira) .	João de Freitas Martins.
Johannesburg . . .	Rolfes, Nebel & Co.
Las Palmas (Gran Canaria)	Woermann-Linie. Tel.-Adr.: Westlinie.
*Madeira	João de Freitas Martins.
Mombassa	Hansing & Co. Tel.-Adr.: Hansing
Oran (Algerien) . .	Richard Heckmann, 7, Place de la République. Tel.-Adr.: Heckmann.
*Port Said.	Wm. H. Müller & Co.
Port Sudan	Geo. Meinecke.
Santa Cruz de Teneriffa	Cory Brothers & Co., Ltd. Tel.-Adr.: Cory.
Santa Cruz de Teneriffa	Kurhaus-Betriebs-Gesellschaft m. b. H.
*St. Vincent (Cap Verde)	Millers & Corys, Ltd. Tel.-Adr.: Orlop.
*Suez	Wm. H. Müller & Co.
*Tanger (Marokko) .	Jahn & Toledano.
*Tunis	Richard Heckmann, 13, Avenue de Carthage.

6. In Australien.

*Adelaide (S.-Austr.) .	H. Muecke & Co.
Albany (W.-Austr.) .	Henry Wills & Co.
Albury (N. S. W.) .	T. H. Mate & Co., Ltd.
Angaur (Palau-Inseln)	Deutsche Südsee-Phosphat-Akt.-Ges. Tel.-Adr.: Suedfosfat.
Apia (Samoa) . . .	Hauptagentur der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft.
*Auckland (Neu-Seeld.)	Langguth & Co. P. O. B. 39.
Ballarat (Victoria) . .	Fred. H. Ware.
Bendigo (Victoria) .	Henry North.

Digitized by Google

Booligal (N. S. W.) .	Yule & Gilbert.
Bourke (N. S. W.) .	E. Rich & Co., Ltd.
Bowen (Queensland)	D. Miller & Co.
Brewarrina (N. S. W.)	E. Rich & Co., Ltd.
Brisbane (Queensland)	Thomas Brown & Sons, Ltd. Tel.-Adr.: Coriolanus.
Cairns (Queensland)	Fearnley & Co., Ltd.
Charters-Towers (Queensland) . . .	Cummins & Campbell, Ltd.
Christchurch (Neu-Seeland) . .	Chrystall & Co.
Dunedin (Neu-Seeld.)	Neill & Co., Ltd.
* Fremantle (West-Australien) . . .	L. Ratazzi & Co.
Friedrich-Wilhelms-Hafen (N.-Guinea)	Stationsverwaltung der Neu-Guinea-Kompagnie.
Geelong (Victoria) .	Blackston & Co.
Geraldton (W.-Austr.)	Pope & Pope. Tel.-Adr.: Mammal.
Goulburn (N. S. W.)	W. A. Martin.
Hobart (Tasmanien) .	Union S. S. Co. of New Zealand.
Invercargill (Neu-Seeld.)	J. G. Ward & Co.
Kalgoorlie (W.-Austr.)	Maughan & Gurner.
Keppel-Bay (Queensl.)	Walter, Reid & Co., Ltd.
Launceston (Tasmanien)	Chas. H. Smith & Co.
Levuka (Fidji-Inseln)	Krafft & Smith.
Lyttelton (Neu-Seeld.)	Chrystall & Co.
Mackay (Queensland)	W. H. Paxton & Co.
Maryborough (Queensl.)	J. E. Brown & Sons.
* Melbourne	Ostermeyer, van Rompaey & Co.
Napier (Neu-Seeland)	Fraser & Bull.
Newcastle (N. S. W.)	Otto Johannsen.
New-Plymouth (Neu-Seeland) . .	L. A. Nolan & Co.
Noumea (Neu-Kaledonien)	H. Dubuisson.
Perth (West-Austral.)	L. Ratazzi & Co.
Port Pirie	Australian Metal Co., Ltd.

Digitized by Google

Rabaul (Simpsonhafen) (Bismarck-Archipel) . . .	Nordd. Lloyd, Filiale Rabaul.
Rockhampten (Queensl.)	Walter, Reid & Co., Ltd.
Simpsonhafen (Bismarck-Archipel)	s. u. Rabaul.
Stephansort (Neu-Guinea)	Hauptadministration der Neu-Guinea-Kompagnie.
Sydney	Lohmann & Co.
Tenterfield (N. S. W.)	P. Hannay.
*Townsville (Queensl.)	Thomas Brown & Sons, Ltd.
Walget (N. S. W.) .	E. Rich & Co., Ltd.
Wanganui (Neu-Seeland)	Burgess, Murdoch & Co.
Wellington (Neu-Seeland)	Castendyk & Focke.
Wilcannia (N. S. W.).	E. Rich & Co., Ltd.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google